ЗА РУЛЕМ

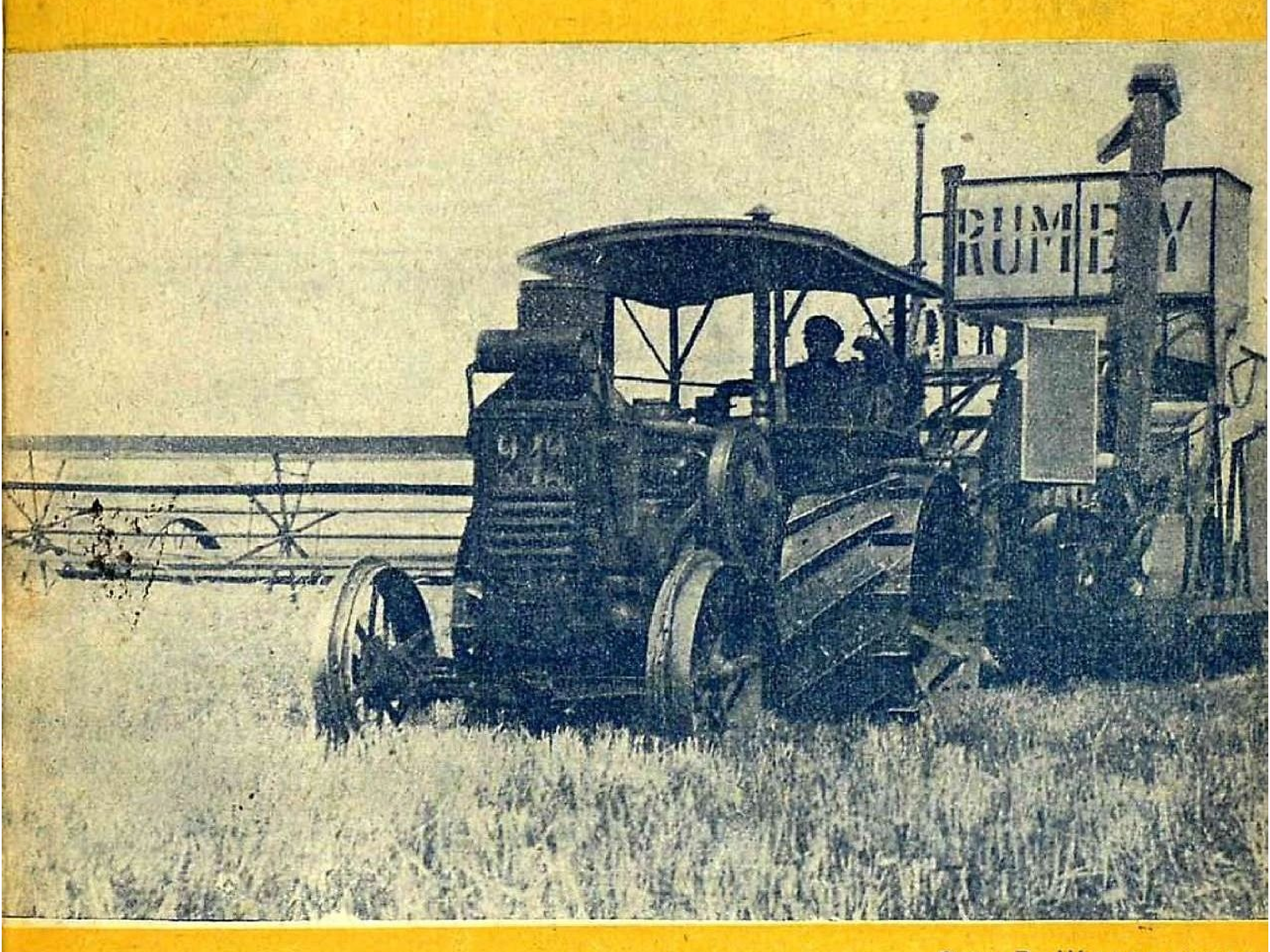


Фото В. Шаховского

СОБЕРЕМ УРОЖАЙ МЕХАНИЧЕСКИМИ КОНЯМИ!

16
1929

В СОВХОЗЕ „ГИГАНТ“. УБОРКА УРОЖАЯ КОМБАЙНОМ с ТРАКТОРНОЙ ТЯГОЙ. КОМБАЙН, ПРОЗВАННЫЙ „КОРАБЛЕМ ХЛЕБНЫХ ПОЛЕЙ“,—УНИВЕРСАЛЬНАЯ УБОРОЧНАЯ МАШИНА

Акционерное Издательское Общество «ОГОНЕК»

ГРУЗОВИКИ

ОМНИБУСЫ

АВТОМОБИЛИ

ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ

BÜSSING

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

H. Büssing

A.-G.

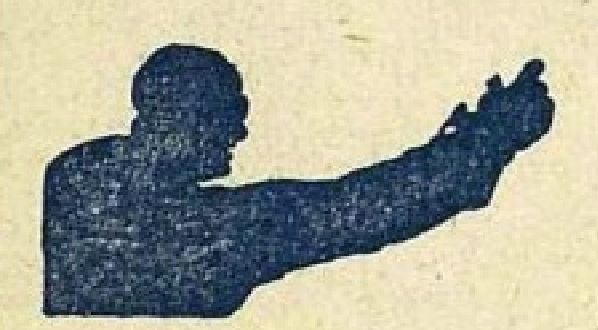
BRAUNSCHWEIG

Германия

В СКОРОМ ВРЕМЕНИ ВЫЙДЕТ В СВЕТ

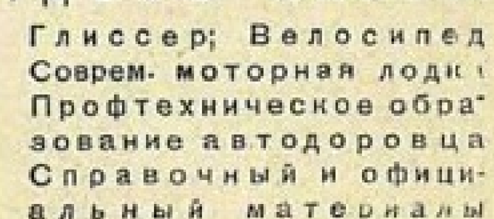
СПРАВОЧНАЯ КНИГА АВТОДОРОВЦА

В книге принимают участие виднейшие специалисты



ГЛАВНЕЙШИЕ ОТДЕЛЫ КНИГИ:

Автомашины и уход за ними
Авторемонтные мастерские
Спецификация автомашин
Автошины и уход за ними
Основы дорожного дела
Автосани; Аэросани



Глиссер; Велосипед
Соврем. моторная лодка
Профтехническое образование автодоровца
Справочный и официальный материалы



В КНИГЕ ДВЕСТИ СОРОК СТРАНИЦ СНАБЖЕННЫХ ИЛЛЮСТРАЦИЯМИ — СНИМКАМИ И ЧЕРТЕЖАМИ. В ВИДУ ОГРАНИЧЕННОГО ТИРАЖА КНИГА БУДЕТ РАЗОСЛАНА ТОЛЬКО ПОДПИСЧИКАМ «ЗА РУЛЕМ» ЗА ДОПЛАТУ В ДВА РУБЛЯ. ПОДПИСЧИКИ, ВНЕСШИЕ, согласно об'явлению, деньги до 15 мая, получат книгу по льготной цене (1 р.)

ПОДПИСКУ АДРЕСУЙТЕ: МОСКВА 6, СТРАСТНОЙ БУЛЬВАР, 11, „ОГОНЕК"

Выписка заграничных товаров производится на основании правил о монополии внешней торговли.

Выписка заграничных товаров производится на основании правил о монополии внешней торговли

Пролетарии всех стран, соединяйтесь! *Автомобиль — трудящимся!*



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брагина, Н. Беляева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина, Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Превента, проф. Е. Чудакова

Второй год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11 Телефон 3-31-91

КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11, „Огонек", Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на год—4 р. 50 к., на 9 м. —3 р. 80 к., на 8 м. —3 р. 50 к., на 6 м. — 2 р. 50 к., на 3 м. — 1 р. 30 к., на 1 м. — 50 к. За границу: на 12 м. — 2 дол. 50 цент., на 6 м.—1 дол. 25 цент.

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ZA RULEM" („AT THE WHEEL")

Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 16 (25) АВГУСТ 1929

Содержание:

Я. ГОЛЬБЕРГ

АВТОМОБИЛЬ и УРОЖАЙ

Специальное совещание при ЭКОСО РСФСР признало необходимым перебросить в Сибирь 100 грузовиков на помощь автотранспорту, работающему уже в Сибири по вывозу хлеба. 20 грузовиков решено перебросить с той же целью в Нижнее Поволжье и в Башкирскую республику.

(„Известия ЦИК" от 1 августа 1929 г.).

ГУЖЕВЫЕ перевозки в хлебных операциях играют важнейшую роль. Идет ли речь о вывозе хлеба с поля, об отправке его на станцию железной дороги, на пристань, о перевозке до мельницы (если зерно перерабатывается на муку или крупу), идет ли, наконец, речь о перевозке до места потребления или в лабаз, — во всех этих случаях местный транспорт занимает очень важное место.

Если к местно-транспортным перевозкам присоединить железнодорожные и водные, получится, что для перерабатываемого зерна, на расходы, связанные со всеми перевозками, падает около 70% накладных расходов. Для неперерабатываемого зерна этот процент возрастает даже до 93.

Ясно, что рационализация системы перевозок (железнодорожных, водных, гужевых) и связанных с ними погрузочно-разгрузочных работ оказывается одним из самых необходимых мероприятий в сокращении накладных расходов и, следовательно, в удешевлении поступающего на рынок хлеба.

Опыт С. А. С. Ш. показал, что стоимость тонно-километра перевезенного на автомобиле обходится в два раза дешевле, чем перевозка того же количества гужем.

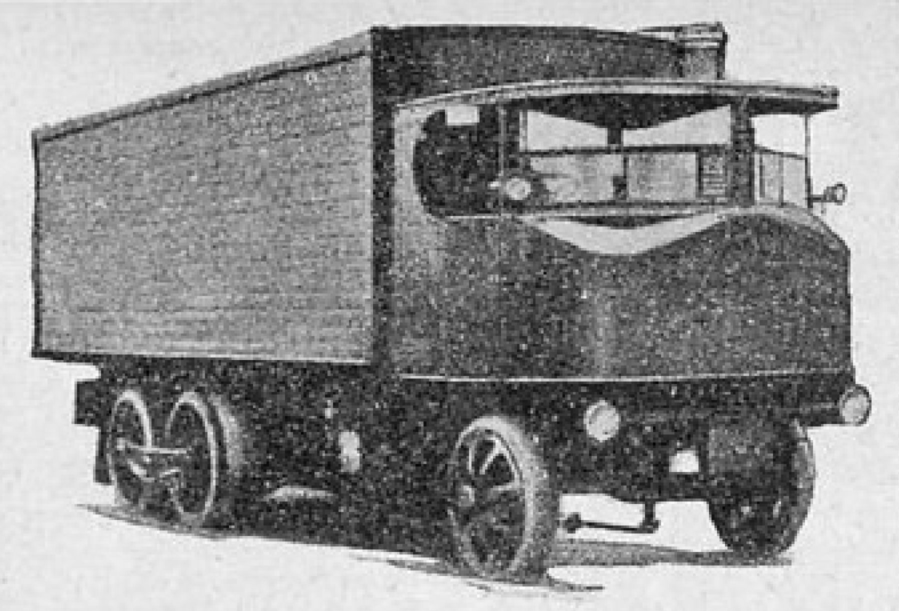
Обращает внимание еще один расход — расход по таре (мешки), составляющий также очень значительную сумму. Ведь мешок, отправленный с зерном к месту реализации, частично изнашивается при подвозе гужем к станции, на железной дороге, при доставке в лабаз.

Эксплоатация автомобильного транспорта, позволяющего применять специальные кузовы для перевозки хлеба в насыпку, уменьшает потери на тару.

Насколько велики потери на тару видно из того, что ежегодно износ и починка хлебных мешков обходится всем хлеботоргующим организациям свыше 10 миллионов рублей.

Кроме удешевления хлебных перевозок и устранения расходов на тару автомобильный транспорт применением специальных кузовов создает наиболее благоприятные условия для механизации погрузочно-разгрузочных операций.

Надо широко поставить вопрос об опытной эксплоатации специальных типов автомобилей для хлебных перевозок, а затем о дальнейшем широком использовании автомобильного транспорта на хлебных перевозках.



Шестиколесный паровой автомобиль „Сентнайе" с седловидным днищем для выгрузки хлеба

За последние годы сконструировано несколько специальных автомобильных кузовов, позволяющих перевозить хлеб без тары и выполняющих всю работу почти механически.

В одной системе автомобилей кузов представляет в поперечном сечении многоугольник с наклонными к днищу под углом в 30° боковыми стенками. В днище кузова имеются три люка, через которые зерно высыпается самотеком.

Вверху кузова имеется продольное отверстие с ползунком, к которому закрепляется выводящая из зернохранилища труба. Перемещая ползунок можно равномерно заполнить кузов зерном. При нахождении автомобиля в пути это отверстие (шириною в 15 *см*) закрывается брезентом. К верхней площадке ведет задняя складная лестница. Осмотр кузова внутри можно производить через устроенный в задней стенке лаз с легкос'емной крышкой.

Операция погрузки и выгрузки хлеба производится так. При нагрузке автомобиля выводной рукав из зернохранилища укрепляется одним концом к ползунку и затем из зернохранилища начинают подавать необходимое количество зерна. Ползунок равномерно перемещается по всей длине верхнего отверстия и шоферу остается только перемещать его от одного конца к другому, пока весь кузов не будет также равномерно заполнен зерном.

Выгрузка хлеба производится через устроенные в днище три люка. Автомобиль, прибыв на место назначения, останавливается над соответственным отверстием, немедленно отодвигаются нижние дверцы люков и зерно самотеком поступает на подземный транспортер. Подобный кузов вмещает 12 *т* хлеба и для выгрузки требует около 20 мин., не нуждаясь совершенно в погрузочно разгрузочной силе.

На ряду с экономией тары применение специальных кузовов дает ускорение операций и почти полностью устраняет целый ряд перевалочных расходов.

Для сокращения транспортных расходов хлебные автомобили используются полуприцепной системой. Головной тяговый автомобиль отделяется от грузовой части и пока она заполняется зерном или освобождается от него, тяговая часть занята другими транспортными операциями. Возможность отделения тяговой части от грузовой требует меньшего количества тягачей и сокращает расходы по содержанию транспорта. Грузовая часть полуприцепного автомобиля покоится на задней своей оси и на передних откидных стойках.

Когда автомобиль с груженым кузовом прибывает на место выгрузки и останавливается над указанной площадкой, тяговая часть его освобождается, а под переднюю часть груженого кузова устанавливаются стойки. Пока кузов разгружается от хлеба, тягач может выполнять другую работу. Как только кузов освободится от груза или заполнится зерном, тягач задним ходом под'езжает к кузову и своей задней площадкой продвигается под переднюю часть кузова. После этого полуприцепной автомобиль готов к дальнейшей отправке.

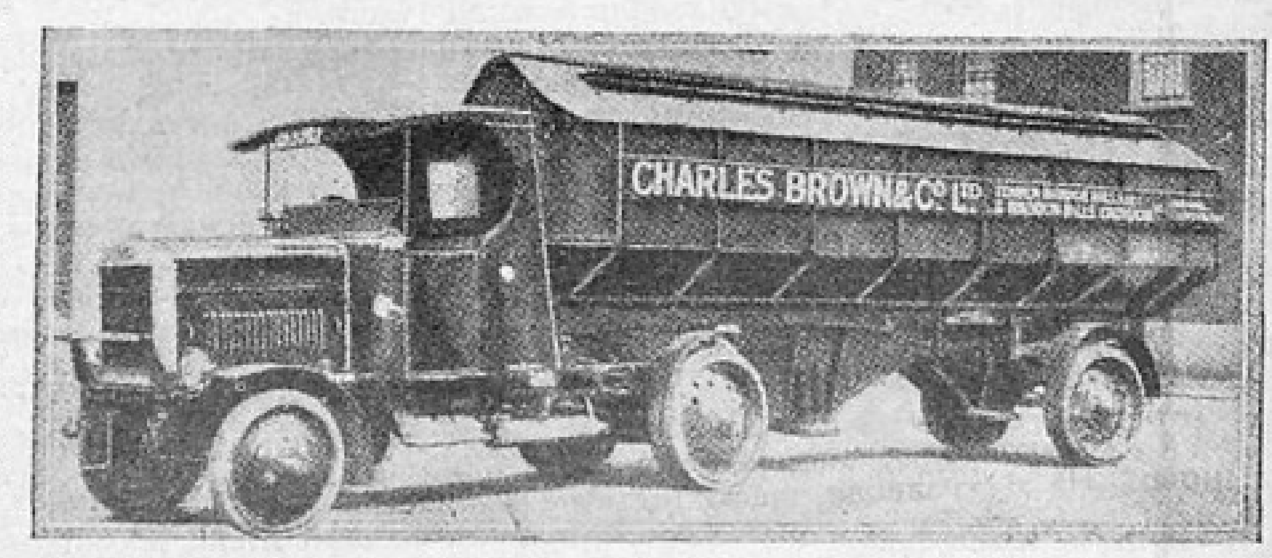
Такие автомобили начинают применяться целым рядом крупнейших мельниц в Англии, строятся они фирмой „Лейланд Карримор". Длина кузова около 6,5 *м*, ширина — около 2,25 *м*.

Некоторые фирмы стали пользоваться трактором „Фордзон" в качестве тягача, приспособив к нему 2-колесный кузов, емкостью в 6 *т*.

Можно отметить еще один тип автомобиля, применяющийся оптовым кооперативным обществом „Стар Флор Мильс" в Ольдгаме (Англия). Эти автомобили служат для перевозки хлеба насыпью из гавани на мельницы. Кузов специальной формы вмещает 6 *т* зерна. Полный груз хлеба в течение трех минут выгружается при помощи двух люков, устроенных в днище кузова (с наклонными боковыми стенками).

Наконец, недавно английская фирма „Сентнайе" выпустила специальный шестиколесный паровой автомобиль для перевозки хлеба. В этом автомобиле днище имеет седловидную форму и снабжено двумя отверстиями (с выводными трубами) диаметром около 30 *см* каждое. Мы помещаем снимки двух типов автомобилей для перевозки хлеба.

Я. Гольберг



Общий вид грузового автомобиля для перевозки хлеба. Тип автомобиля тягача. Поперечное сечение кузова шестиугольной формы

МЕТАЛЛУРГИЧЕСКАЯ БАЗА АВТОТРАКТОРНЫХ ЗАВОДОВ

Вопрос о металлургической базе для наших автомобильных и тракторных заводов — источники снабжения, качество и сорта металла, способы производства сталей, цены — приобретает в настоящее время совершенно исключительное значение.

Мы помещаем по этому вопросу мнения трех авторитетных представителей заинтересованных сторон и последнее решение президиума ВСНХ СССР.

БАЗЫ РАСПЫЛЯТЬ НЕ СЛЕДУЕТ!

М. В. ПИОЛУНКОВСКИЙ — помощник главного инженера Автостроя

ГОДА два назад, когда тов. В. В. Осинский поднял вопрос о массовом производстве высоких по качеству, но дешевых по цене автомобилей — в инженерных кругах и в печати осуществление этой идеи подверглось сомнению, на том основании, что мы де не сможем обеспечить массовое автостроение нужным металлом. При этом исходили из кажущейся необходимости применять почти исключительно легированную сталь и из того, что у нас нет заводов, могущих дать такую сталь.

Сейчас, когда вопрос о массовом развитии автостроения и тракторостроения встал практически, оказывается, что затруднений с металлом, повидимому, не будет, так как существующие и намеченные к постройке металлургические заводы общего назначения смогут удовлетворить потребности авто-тракторостроения.

Последняя точка зрения и получила свое отражение в решениях комиссии ВСНХ СССР.

Каждый тракторный и автомобильный центр по этому решению получает в качестве своей базы близлежащий, имеющий быть построенным металлургический завод (для крупнейших единиц авто-и тракторостроения).

Последнее решение и представляется мне опасным. Хотя для запроектированного производства автомобилей и тракторов применяется металл, полученный из мартеновских печей, но качество его обусловливается чистотою исходных материалов, и только в таком случае не потребуется сложного и дорогого металлургического процесса (рафинаж в электропечах и т. п.).

Второе важное обстоятельство заключается в том, что поставляемый металлургической базой металл должен обладать постоянством состава и механических свойств; это требует особо внимательного отношения ко всему металлургическому процессу.

Основное качество автомобильных и тракторных сталей заключается в длительном сопротивлении усталости, что, в свою очередь, требует особой чистоты полученного металла, а, следовательно, и исходных материалов.

Я полагаю, что получение высококачественной и в то же время дешевой стали для авто-и тракторостроения возможно будет только при выделении производства ее в особую металлургическую базу, расположенную так, чтобы все экономические и производственные условия позволяли достигнуть дешевизны при высоком качестве.

С этой точки зрения Главчермет должен был бы в срочном порядке проверить как Уральский, так и Липецкий варианты.

Выводы. Мне кажется, что следовало бы для авто-и тракторостроения создать единую металлургическую базу, расположенную в районе доброкачественных основных материалов.

Распыление металлургических баз может поставить срочность получения металла (т.-е. не позже конца 1931 или начала 1932 г.) в зависимость от развития других трестов, календарные планы которых могут по разным обстоятельствам меняться и этим отразиться на производстве авто-тракторных заводов.

Не менее важным является вопрос о горячих производствах — кузнечном, прессовом и литейном. Соображения высказанные выше по металлу применимы и к горячим производствам. Их следовало бы также об'единить, расположив территориально поблизости от металлургической базы или включив в нее.

МЕТАЛЛ АВТОЗАВОДУ ДАСТ СОРМОВО

С. Е. ВЕЙЦМАН — управляющий Мосгипромезом

В ПЯТИЛЕТНЕМ плане реконструкции заводов Гомзы предполагается металлургию Сормовского завода вынести на новое место и построить специальный завод «Новое Сормово". На этом заводе предполагается отливать 229 тыс. *т* болванки и соответственное количество проката, главным образом, для обслуживания заводов Гомзы.

Новый автозавод требует около 130 тыс. *т* металла, из которых больше 40% высококачественной углеродистой и легированной стали. Технологический процесс производства качественных сталей должен итти по тому же методу, как и на заводе Форда (в мартеновских печах) для получения наиболее дешевого металла.

Проект Мосгипромеза предполагает увеличить сталелитейную и прокатный цех „Нового Сормова" таким образом, чтобы этот завод, перебросив часть нормальных некачественных

металлов для нужд заводов Гомзы на Кулебакский завод, мог полностью удовлетворить Гомзу и автозавод высококачественными сталями. По этому варианту намечено Сормовский металлургический завод построить на выпуск 350—380 тыс. *т* металла и соответственного количества проката.

Чтобы обеспечить автозавод качественным металлом предполагается для высококачественной углеродистой и легированной стали поставить 2—3 электропечи, которые должны рафинировать мартеновскую сталь, выходящую из печи. Уплотняя процесс, проект предвидит установку блюминга и полунепрерывных станов, что гарантирует большое качество металла и даст полную нагрузку как блюмингу, так и другим станам; это приведет также к снижению стоимости металла.

В смысле капитальных затрат, этот вариант по сравнению с вариантом постройки самостоятельного завода для высококачественных сталей дает удешевление на 7 млн. руб., или на 25% стоимости этого цеха. По эксплоатации получается удешевление металла приблизительно на 10%.

В первую очередь будет построен прокатный цех, для которого болванка на первое время будет получаться с уральских заводов (там наблюдается избыток слитков и недостаток прокатных средств). Далее будет построен мартеновский цех, который уже начнет питать свой прокатный цех собственной болванкой.

ПРИБЛИЗИТЬ ВЫДЕЛКУ СТАЛИ к ЗАВОДАМ!

Проф. А. Н. ДОЛГОВ — член президиума ВСНХ СССР

ПЕРВОНАЧАЛЬНО мыслилось, что основной металлургической базой качественной стали будет завод „Днепросталь". Но он может вступить в работу, в лучшем случае, во втором полугодии 1932—33 г.; до этого времени весьма значительное количество потребителей пред'явят спрос на его сталь, поэтому пришлось решать вопрос можно ли базировать авто-тракторостроение не на электрических сталях, а на качественных, получаемых в мартеновских печах.

Поскольку электрических печей на наших заводах очень мало, новых районов, которые могли бы давать дешевую электросталь пока не имеется и широкого строительства электропечей (кроме Днепростали) в ближайшем будущем не предполагается,— целый ряд авторитетных экспертов пришли к выводу, что качественные стали (легированные и углеродистые) необходимые для авто-тракторо-мото-велостроения могут производиться мартеновским способом при условии особой чистоты сырья, соответствующей его сортировки, тщательной подборки шихты и в некоторой части рафинировки металла в электрических печах. При этом на выбор типа процесса мартенования, а равно и на выработку нужных условий самого процесса должно быть обращено особое внимание при производстве качественной стали в мартеновских печах.

Эксперты указали, что необходимо немедленно начать на ряде заводов пробные отливки, из которых были бы изготовлены соответствующие образцы деталей, подлежащие испытанию как в лаборатории, так и в практических условиях службы. После разработки этого технического вопроса стало ясно, что металлургические базы можно будет географически приблизить к месту расположения автомобильно-тракторных заводов.

В связи с принятым решением президиума ВСНХ СССР о подготовке всех видов сырья для авто-тракторостроения, в настоящее время в Сталинград выезжает комиссия для изучения вопроса об использовании завода „Красный Октябрь". В ближайшем будущем придется такую же комиссию направить в Харьков и, возможно, в Ленинград, в связи со снабжением Ярославского автомобильного завода. Вопрос же о Нижнем-Новгороде и его связи с Уралом придется отложить на месячный срок, так как Уралмет и Главчермет раньше конца августа исчерпывающих данных представить не смогут.

КАЖДЫЙ ЗАВОД ПОЛУЧИТ СВОЮ БАЗУ

Постановление Президиума ВСНХ СССР

ПРЕЗИДИУМ ВСНХ СССР под председательством тов. Рухимовича специально обсуждал вопрос о подготовке всех видов сырья для авто-тракторостроения.

Устанавливается следующий план снабжения: Уральский тракторный завод снабжается Златоустовской группой заводов Уралмета; Сталинградский тракторный завод снабжается с металлургических заводов Сталинградской группы, тракторное производство Путиловского завода снабжается сталями с того же завода с возможной частичной помощью других заводов Ленинградского района. Тракторное производство Харьковского завода снабжается сталями с металлургических заводов, расположенных на Украине; завод „АМО" снабжается сталями с завода „Серп и Молот" или нового металлургического завода в Москве (в зависимости от того, какой вариант расширения металлургического производства в Москве будет утвержден); Ярославский автомобильный завод снабжается сталями комбинированно с заводов Москвы и Ленинграда. В отношении снабжения сталями Нижегородского автозавода, ВСНХ решения пока не принял, поручив Главчермету и Главмашинстрою представить вполне разработанные варианты снабжения этого завода качественными сталями путем развития металлургических заводов Уральского и Нижегородского районов. Завод „Шарикоподшипник" снабжается сталями с заводов Уралмета.

В виду того, что выявленная потребность авто-тракторной промышленности в качественных сталях весьма велика по сравнению с потреблением ее в других отраслях промышленности, ВСНХ признал необходимым составление общего баланса производства и потребления качественных сталей.

Инж. А. НАЗАРЕНКО

КАКИЕ РАБОТЫ НАДО ВЫПОЛНЯТЬ по ТРУДОВОЙ ДОРОЖНОЙ ПОВИННОСТИ

ТРУДОВОЕ участие населения в дорожном строительстве с опубликованием декрета ЦИК и СНК СССР стало обязательным для всего населения, связанного с сельским хозяйством.

По инструкции Главдортранса в число работ, которые должны выполняться силами сельского населения, должны входить работы, не требующие квалифицированного труда.

К этим работам отнесены: устройство или улучшение полотна дорог, земляные работы по устройству гатей, осушке, пропуску вод, несложные деревянные работы и проч.; очистка и раскорчевка мест проложения новых дорог и переустройство существующих; заготовка лесных, каменных и других дорожных материалов и разработка карьеров; вывозка и доставка всех этих материалов к месту работ.

Этот общий перечень требует конкретизации.

Основной перечень дорожных работ для выполнения по трудовой повинности должен учитывать нижеследующие возможности: применение неквалифицированного труда, выполнение работ при самом ограниченном техническом руководстве, наибольшее чередование и гибкость дорожных работ по периодам производства работ обычных, сельскохозяйственных.

Применяясь к этим условиям, Ленинградский облдортранс (по заданию и на средства Цудортранса) разработал популярно-технический плакат, наглядно представляющий десять основных видов работ, подлежащих выполнению в порядке трудовой дорожной повинности.

Плакат „Что требуется от населения по трудовой дорожной повинности" иллюстрирует следующие работы и об'ясняет их необходимость.

1. Заготовка и вывоз бревен для постройки мостов. Производится зимой при наименьшем движении соков в дереве и облегченном санном пути.

2. Снятие коры и укладка бревен в штабели на подкладках от земли и прокладках между рядами бревен. Предупреждает загнивание дерева под корой и способствует просушке бревен до постройки моста.

3. Рытье траншей в снегу по канавам и под мостами. Облегчает и ускоряет проход воды весной. Производится перед началом таяния снега.

4. Сколка льда у свай мостов и ледорезов. Предупреждает выпирание свай и порчу мостов во время ледохода.

5. Подвозка камня и песка для устройства мостовой по деревне. Свободней и легче выполняется зимой. Камень укладывается в штабели, песок — в конусы.

6. Вырубка кустарника, заделка ям на дороге и подсыпка гравия. Выполняется весной по сходе снега и оттаивании земли, а осенью — до наступления морозов.

7. Сборка камня на полях и укладка в кучи. Производится весной до пахоты или в течение всей осени.

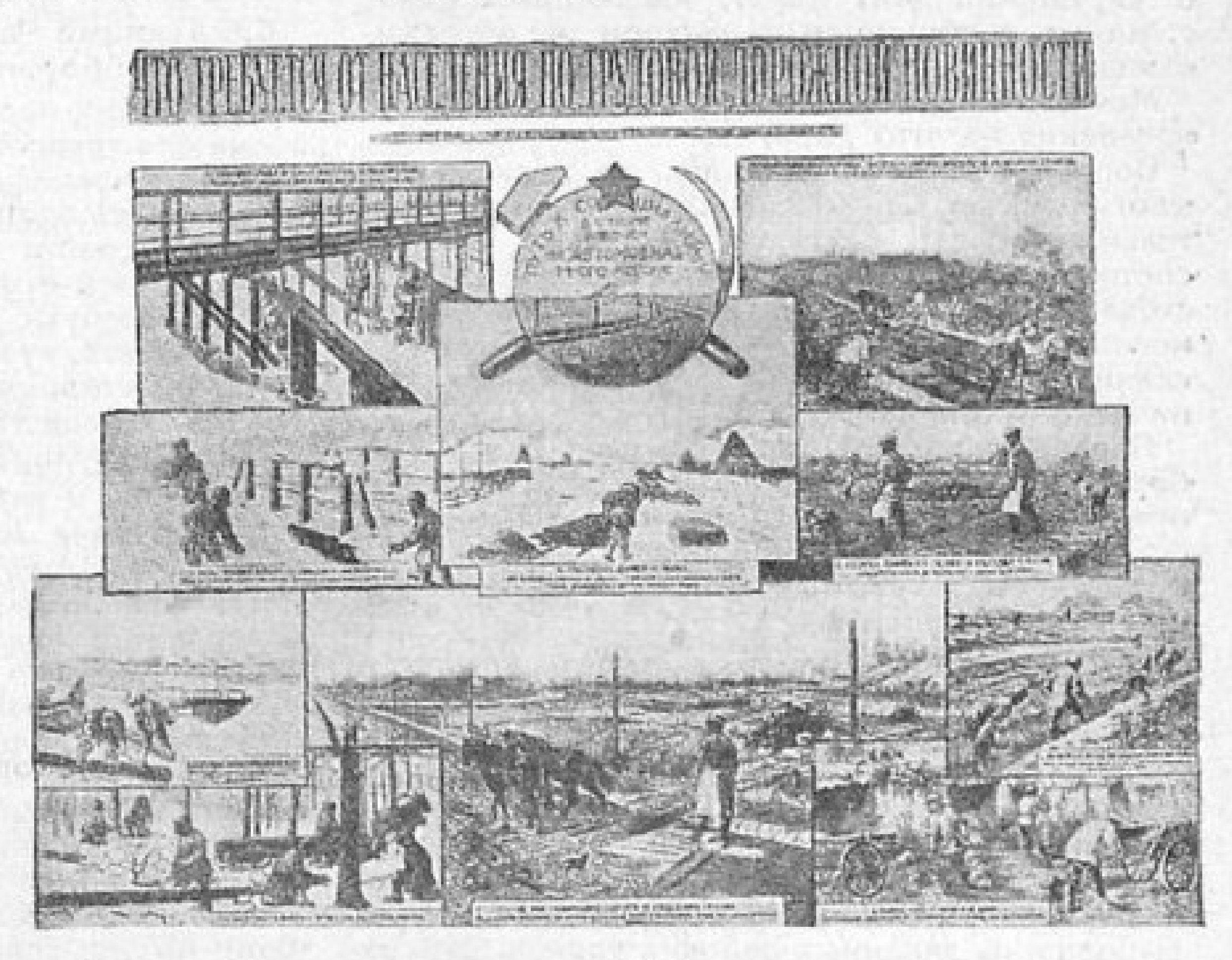
8. Прочистка и углубление боковых дорожных канав Производится весной, летом и осенью, начиная с пониженных мест (от мостов и труб).

9. Вывозка гравия из карьеров на дорогу для укрепления ездовой части ее. Производится как по санному пути, так и на колесах.

10. Выглаживание дороги и подсыпка гравия. Производится регулярно, предупреждая появление колей и неровностей, — лучше при слегка влажном грунте.

Для наибольшей популяризации и воспитательного значения трудовой дорожной повинности этот плакат следовало бы распространить по всем школам, избам-читальням, кооперативным лавкам, почтово-телеграфным агентствам и другим организациям в сельских местностях. При таком условии т и р а ж плаката (20 тыс. экз.) должен быть увеличен.

Ленинград



Дорожный плакат, выпущенный Ленинградским облдортрансом

Н. ЛИСТРАТОВ

ПРАКТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ДОРОЖНОЙ ПОВИННОСТИ

ВВЕДЕНИЕ трудовой дорожной повинности (закон от 28 ноября 1928 г. и для РСФСР декрет от 1 апреля 1929 г.) дает огромный источник бесплатной рабочей силы и ставит на практическую почву важнейшее дело приведения в культурный вид наших грунтовых проселочных дорог.

Опубликованию этого закона предшествовала длительная его проработка и согласование с правительствами союзных республик. Но постановление СНК и ЦИК СССР, как и декрет ВЦИК и СНК РСФСР, не могут предусмотреть всех случаев, с которыми приходится и придется сталкиваться при проведении его в жизнь.

Не может этого сделать и инструкция, как бы подробно она не была изложена.

Мы познакомим читателей „За Рулем“ с наиболее важными из вопросов, вызывающих сомнения при применении декрета.

На каких именно дорогах можно применять труд населения, привлекаемого к дорожным работам в порядке трудовой повинности?

Декрет от 1 апреля (ст. 6) и инструкция Главдортранса РСФСР (ст. 8) устанавливают, что население может привлекаться к работам на дорогах низовой сети по содержанию, улучшению и ремонту дорог районного, волостного и сельского значения и по постройке сооружений на этих дорогах.

Но часто бывают случаи, когда селения расположены вдоль дорог высших разрядов (окружного, областного или государственного значения) и их жители крайне заинтересованы в улучшении этих дорог, являющихся единственным сообщением с центром и обслуживающих все их хозяйственные нужды.

Можно ли использовать трудовое участие населения на этих дорогах?

Вопрос этот уже возникал на практике во многих местах. Он повсюду решался в утвердительном смысле: в одних случаях при условии соответствующего постановления сельского схода, утвержденного уездным или районным исполкомом, в других — при условии компенсации РИКов денежными средствами или технической помощью.

Первое решение вопроса следует считать более правильным, так как обеспечение работ при трудовом участии населения денежными средствами и технической помощью лежит на обязанности окружных (уездных) исполкомов при всяких условиях.

Существенное значение имеет вопрос о формах отбывания трудовой повинности.

Декрет от 1 апреля 1929 г. (ст. 11) устанавливает, что трудовая повинность должна отбываться путем отработки определенного числа рабочих дней.

Инструкция Главдортранса (ст. 21) поясняет, что трудовая повинность осуществляется путем выполнения заданных рабочих уроков. Это означает, что отбывающий трудовую повинность должен не только провести на месте работ определенное число 8-часовых рабочих дней, но и выполнить за это время определенное количество работы.

Если он выполнил свой урок (дневной или общий) ранее окончания рабочего дня или всего срока трудовой повинности, он не обязан находится на месте работ и освобождается немедленно. Наоборот, запоздание в выполнении урока вызовет задержание невыполнивших его граждан на месте работ до полного окончания заданной работы, хотя бы это и увеличивало число дней трудовой повинности.

Кроме этой формы отбывания трудовой повинности (непрерывной отработки определенного количества дней с обязательным определенным количеством работы — уроком) возможна — и несомненно будет широко применяться — такая непредусмотренная инструкцией форма, когда урок этот задается без назначения количества рабочих дней, а лишь с указанием срока его выполнения.

Например, на граждан села в порядке трудовой повинности возлагается обязанность вывезти в течение ноября и декабря из такого-то места на такой-то километр дороги по 10 $м^3$ заготовленного камня. Эта форма трудовой повинности очень удобна для населения. Она дает возможность постепенно, в свободное время, без всякого напряжения выполнить урок. Интересы же дорожного строительства от применения такой формы трудовой повинности нисколько не страдают.

Следующий вопрос — об использовании квалифицированного труда.

По общему правилу — рабочая сила, привлекаемая по трудповинности, рассматривается как сила не квалифицированная, которая может применяться лишь для выполнения простейших дорожных работ. Однако, при улучшении дорог низовой сети могут встретиться работы, которые потребуют квалифицированного труда (плотничьего, кузнечного, землекопного и т. д.). С другой стороны, среди привлекаемых могут оказаться лица таких специальностей.

Можно ли привлекать их в порядке трудовой повинности к работе по специальности?

Ни в законе, ни в инструкции никаких указаний по этому поводу не содержится. По инструкции нормы денежной замены трудового участия (т.-е. оценка рабочего дня) устанавливается районным или уездным исполнительным комитетом. Норма эта, как видно из сообщений с мест, колеблется от 75 к. до 1 р. 25 к. в день. Ясно, что труд квалифицированного рабочего расценивается дороже этой низкой нормы, по крайней мере в $1^1/_2$—2 раза.

Отсюда напрашивается вывод, что квалифицированные рабочие могут привлекаться к работе по их специальности, во первых, с их согласия и во-вторых — на меньшее количество



Разумеется, нет никаких оснований запрещать такую замену в пределах отдельного двора или хозяйства, т.-е. между членами семьи, а также между близкими родственниками. Могут быть случаи, когда приехавший в деревню на отдых служащий, рабочий, студент, красноармеец, неподлежащие трудовой повинности, захотят пойти на работу вместо отца, матери, брата, сестры или жены. Сельсовету или его уполномоченному по дорожному хозяйству следует такую замену разрешать.

времени, определяемое по соглашению с ними, исходя из сравнительной стоимости их рабочего дня со стоимостью дня чернорабочего. Обе эти стоимости должны устанавливаться ежегодно местными районными или уездными исполкомами.

В инструкции не предусмотрен вопрос о лицах, проживающих в дачных местностях. Должны ли они привлекаться к трудовой повинности?

Декрет и инструкция говорят о привлечении „населения, проживающего в пределах соответствующего района или уезда" и называют его „сельским населением".

Поскольку данные местности находятся в пределах района или уезда (вне городской или поселковой черты) они подходят под действие декрета. Понятие „проживают" следует понимать в смысле оседлости, т.-е постоянного жительства в данной местности. Поэтому надо считать, что „дачники", т.-е. граждане, живущие в дачных местностях только летом, трудовой повинности не подлежат. Граждане, которые живут там круглый год (постоянно) должны эту повинность отбывать, за исключением, конечно, (ст. 7 декрета от 1 апреля) рабочих, служащих и учащихся, которые привлекаются лишь в том случае, если они, живя в данной местности, одновременно со службой, работой на заводе или учением, занимаются еще и сельским хозяйством.

Право такого привлечения предоставлено районным и уездным исполнительным комитетам, которые обязаны свои постановления по этому поводу доводить до сведения окружного или губернского исполкома.

Может ли лицо привлекаемое к трудовой дорожной повинности заменять себя другим лицом?

В смысле результатов трудового участия населения, как будто безразлично будет ли работать Иванов или Петров. Но с точки зрения классового подхода этот вопрос получает совершенно другое освещение. При безоговорочном разрешении замены все состоятельные граждане деревни и в первую очередь кулаки, торговцы и т. д. пошлют вместо себя нанятых ими людей и вся политическая сторона трудовой повинности получит совершенно нежелательную окраску в глазах крестьянства.

Поэтому со всей категоричностью следует установить, что отбывание трудовой дорожной повинности одним лицом за другого по найму решительно не допускается. Не допускается также, в виду возможных злоупотреблений, и бесплатная замена одного гажданина другим, не состоящим с ним в близком родстве.

Как надо поступать с гражданами, уходящими из деревни на заработки в город?

С этим обстоятельством всем работающим по трудовой повинности придется встречаться на каждом шагу. Здесь могут быть два случая.

Первый, когда гражданин уходит на заработки лишь временно (на известный сезон), а затем возвращается в деревню. Таких граждан следует ставить на работу зимой или весной, когда они находятся дома, или же, при подаче ими соответствующего заявления, заменять трудовое участие денежным взносом,— это как раз один из тех случаев, когда гражданин не может участвовать в трудовой повинности по уважительной причине.

Второй, когда гражданин живет в городе на заработках круглый год, хозяйства в деревне не ведет, но не порывает с ней совершенно, изредка наведываясь туда. Такой гражданин, проживая в городе, уже не может считаться живущим в пределах района или уезда и трудовой повинности не подлежит.

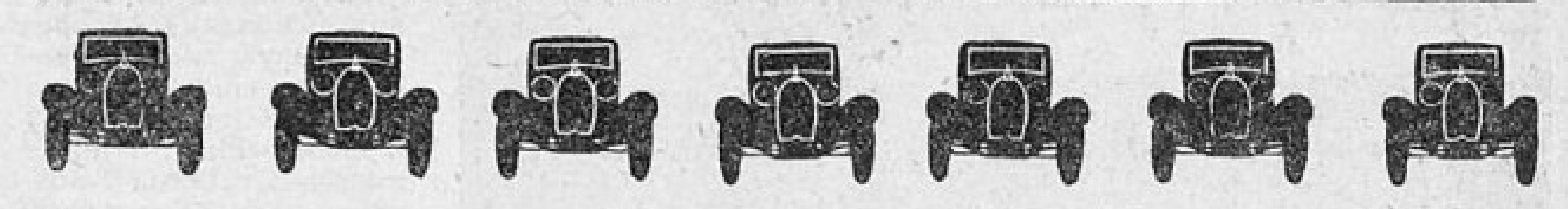
Подлежат ли трудовой повинности батраки?

Батраки, как не проживающие постоянно в месте своего найма, в этом районе трудовой повинности не подлежат. Но, поскольку они являются лишь сезонниками и в большинстве случаев ведут у себя дома хозяйство или принадлежат к семье, ведущей хозяйство, они к числу рабочих отнесены быть не могут и подлежат трудовой повинности по месту своего постоянного жительства, если не будут освобождены особым постановлением районного или уездного исполнительного комитета в порядке ст. 7 декрета от 1 апреля 1929 г. Повинность ими может быть отбываема зимой, по возвращении домой, или она, по их заявлению, может быть заменена денежными взносами в минимальном размере, как для бедняков.

Батраки, работающие по найму круглый год, должны быть приравнены к рабочим.

Пока мы ограничимся этими случаями. В дальнейшем, по мере поступления сведений с мест о всякого рода вопросах, возникающих в процессе работы и неизбежных при новизне дела и отсутствии опыта, мы постараемся познакомить читателей „За Рулем" с этими вопросами и с раз'яснениями, которые будут даваться на места Главным Управлением шоссейных и грунтовых дорог и автотранспорта РСФСР.

Н. Листратов



М. СОРОКИН

ПО АВТОЗАВОДАМ ЕВРОПЫ и АМЕРИКИ

2. На заводе „Лейланда"

Престон, Англия

„ЛЕЙЛАНД" выпускает автобусы, грузовики от $2^1/_2$ *т* и небольшой легковой автомобиль „Троян" с оригинальным двухтактным мотором.

Грузовики и автобусы производятся на двух заводах, расположенных недалеко друг от друга, в Престоне. Один завод ведет свое начало со дня основания фирмы. Второй, так называемый „Chorley Works", был откуплен позже. Между обоими предприятиями полного разделения труда нет. Оба, например, имеют самостоятельное производство моторов, как это было и при раздельных заводах. Однако, шаги для диференциации делаются. Например, на заводе „Чорлей" сконцентрировано производство рам и деталей устарелых типов машин.

Остановимся на родоначальном Лейландовском заводе. В каждом его цехе на видном месте висит большой циферблат. Одна короткая стрелка его показывает сколько предметов сделано в минувшую неделю, другая подлиннее — сколько сделано за истекшие дни текущей недели. Циферблат неустанно напоминает о результатах и стимулирует соревнование.

Сопровождающий меня директор м-р Лиардет с гордостью заявляет, что у него на заводе „почти как в советской России". Это „сходство" с советской системой выражается в том, что он время от времени устраивает собрания рабочих, где обсуждаются производственно технические вопросы. Хотя сходство и микроскопическое, но нашим директорам, инженерам и производственным совещаниям не бесполезно перенять кое-какие методы английского буржуа в использовании опыта рабочих и поднятии их квалификации. Одно об'явление на стене оповещало о предстоящем докладе для рабочих на тему „о нарезке шестерен".

В механической подача деталей к станкам производится ручными блоками, передвигаемыми по надголовным рельсам. Крупные детали (задний мост и др.) подаются подвижным краном, который передвигается по путям посредине зала и обслуживает два ряда станков по бокам.

Задела много; он лежит на полу, но в порядке. Проходы очерчены белой каймой вдоль и вокруг станков. Детали лежат в этих пределах, вне проходов, за чертой. Эта маленькая организационная подробность очень способствует созданию порядка, чистоты и правильного контроля над прохождением деталей.

Стальное и чугунное литье разделено, но в одном здании. Литейная — светлая, просторная, высокая. Обилие пневматических аппаратов для очистки литья. Стальные стружки и отбросы используются. Бросается в глаза плакат: „Соблюдайте чистоту".

Чугунное, стальное и медное литье — свое Алюминиевое литье покупают. Штамповки получают со стороны (например, коленчатые валы доставляет Викерс). Кузница маленькая (раньше имели большую, но забросили — невыгодно). Штамповочное дело требует высокой специализации и крупных капитальных вложений, которые не оправдываются масштабом производводства „Лейланда". Это относится и к литейной. Чтобы сделать ее работу рентабельной, фирма исполняет сторонние заказы, которые составляют 50% загрузки.

Станки, главным образом, английские и американские. Попалось на глаза несколько немецких станков — редкое явление на первоклассных британских заводах.

„Monforts" — немецкий многорезцовый револьверный автомат делает четыре операции одновременно. Сопровождающий инженер отзывается о нем хорошо. Купили его потому, что он вдвое дешевле американского. Однако станки „Поттер и Джонсона" более уравновешенные и универсальные. О немецких станках „Union Schutte" дает похвальный отзыв.

Елкообразные шестерни нарезаются на станках „Power Plant C° Ltd в Drayton'e" (Англия). Станки хвалят. Маленькие шестерни получаются на немецких станках „Lorenz"а из Бадена; говорят — хорошие и удовлетворительно заменяют аналогичные, но более дорогие американские. Для конических шестерен употребляют станки фирмы „Robey Smith". Шлифовка внутренних поверхностей производится на американских станках „Heald"а, типа которых в английской станкопромышленности нет. Обработка кулачкового вала производится на „Нортоне", который, по заявлению инженера „Лейланда", вне конкуренции. Многорезцовый станок „Лодж и Шиплей" также очень хорош. Вообще американские станки наиболее пригодны для массового производства; английские — в тех случаях, когда требуется работа дробная и разная. Между прочим, это мнение вообще распространено среди английских инженеров.

На точность работы обращается серьезное внимание. Калибры и измерительные приборы регулярно проверяются очень точными аппаратами.

Кузовная размещена в двух зданиях — следы постепенного роста завода. Она — светлая, просторная. Кузова собираются в пределах очерченных на полу четырехугольников, на специальных деревянных платформах, которые передвигаются на колесах. Кузовная организована хорошо. Окраска производится при помощи разбрызгивательных аппаратов.

В столярной, медницкой и собственно кузовной посвистывание рабочих конкурирует с шумом работы. Народ здесь, видимо, веселый. Да это написано и на лицах. Вот идет навстречу парень: крепкий, молодцеватый, потомственная пролетарская физиономия; смотрит вперед, на вас

не глядит (озабочен своим делом), глаза спокойные, улыбчатые, а губы в трубку—насвистывает бесконечно повторяющийся с вариациями фокстрот.

Склад материалов и деталей организован хорошо, даже образцово. Мелкие детали — в клетках. Крупные — на полу, в порядке.

На каждой клетке и на полу на деталях висит карточка (Stores stock card) обычного типа. Карточка указывает, что имеется в наличии, размер выдачи и остаток. Когда количество спускается до угрожающего минимума, карточка переворачивается—на оборотной стороне изображен красный круг; это значит, что требуется срочный заказ или уже заказано. На видном месте висит доска, на которой записывают наиболее важные недостающие материалы.

Приемка стали производится только по весу, без проверки качества, на заводе сдатчика. Последний гарантирует качество. „Лейланд" производит анализ доставленной стали у себя на заводе, на выборку. Если выборочное испытание дает результаты не соответствующие гарантированным, вся партия возвращается сдатчику. Хорошо бы этот порядок применить у нас, это даст тысячи рублей экономии.

Интересна постановка сборки скрапа и стружек. У станков стоят специальные корыта, которые заполняются стружкой, последняя идет обратно в печь. Для каждого сорта металла (медь, алюминий, сталь) имеется свое определенное корыто.

Мотор испытывается в $8^1/_2$ часов, $4^1/_2$ часа прирабатывается, 4 часа работает на собственном ходу. Испытание шасси производится по определенному маршруту (очень короткому) в черте заводского поселка. На шасси кладут несколько грузовых болванок; никаких временных платформ или кузовов не ставят. Нет также и шоферской кабинки; вместо нее—временное сидение. Испытание производит сам шофер, без всяких других лиц.

У нас же после сборки гоняют машину на 150 *км* по специальному маршруту, граничащему с непроходимостью. В таких условиях машину подвергают испытанию в отношении предельных технических требований, которые, кстати сказать, крайне высоки и даже вредны для новорожденного автомобиля. В каждом деле люди неизбежно специализируются, иногда до безрассудства. Так и при приемке. Наши приемщики выслушивают стук мотора или заднего моста чуть-ли не со слуховой докторской трубкой.

Беглый осмотр любой заграничной машины показывает, насколько вздорны и вредны выдуманные у нас технические требования, которым должны удовлетворять машины. Больше того, во всех заграничных спецификациях указывается, что в течение первых 600—1.000 *км* машину следует использовать лишь в размере 60—75% ее нормальных технических возможностей.

Сравните простоту заграничного испытания с варварским способом, которым испытываются грузовики советского производства. Тогда станет ясна одна из наименее оправдываемых причин удорожания нашей машины.

Квалифицированный рабочий у „Лейланда" зарабатывает 5 фунтов стерлингов в неделю (около 48 руб.); рабочий низшей квалификации—$3^1/_2$ фунта стерлинга в неделю (около 33 рубл.). В неделе 47 рабочих часов. Где возможно,—введена сдельщина; средний приработок средней нормы около 70%. Рабочий день уплотнен. Всюду царит деловая занятость, сосредоточенная, несуетливая.

Конструкторская мысль развивается на живых образцах. „Лейланд" широко практикует исследование разных моторов и аггрегатов. Когда мы вошли в специальную исследовательскую, там находился на испытании известный американский мотор и новое однотонное американское шасси в разобранном виде. „Лейланд" покупает все новинки, испытывает их, разбирает, копирует интересные детали и аггрегаты и этим улучшает конструкцию своих машин. Тут же стоял трехосный грузовик типа английского военного министерства. Этот грузовик только ставится в производство, последнее в сущности, еще в опытной стадии. Трехоска предназначена для колоний. Мотор на ней 4-цилиндровый новой конструкции. Цена 3-осного шасси около 1.000 фун. стер. франко-завод.

Такова, в общих чертах, физиономия двух заводов. На них работает 5.000 человек. Директор фирмы заявил, что еженедельный выпуск составляет 60 шасси, что, вероятно, недалеко от истины.

„Лейланд" выпускает автобусы и грузовики новой конструкции с 6-цилиндровым мотором и рядом существенных улучшений. Эти машины запроданы на много месяцев вперед и имеют в Англии безусловный успех. Большинство автобусов „Лейланда", эксплоатируемых МКХ, являются в данное время устарелыми.

М. Сорокин

Следующий очерк:
На заводе „Остин" (Англия)

ИМЕЕТ ли ПРАВО на СУЩЕСТВОВАНИЕ и РАЗВИТИЕ МАШИНА „НАМИ"

Окончание дискуссии

„НАМИ" у ДОРОЖНИКОВ

В ДИСКУССИИ отмечены почти все дефекты, выявленные в процессе эксплоатации „НАМИ". Некоторые товарищи пришли прямо к выводу, что „НАМИ" не может сыграть какой либо роли в автомобилизации страны и производить машины такого типа нецелесообразно.

Выводы эти не только преждевременны, но и вредны. В июле в течение 6 дней мы прошли на „НАМИ" около 1.600 *км* по направлению Москва — Серпухов — Тула — Мценск, обратно до Сумароково, затем по Воронежскому шоссе — Ефремов — Елец — Задонск — Воронеж и снова в Москву. Рельеф дороги, особенно от Серпухова до Сумароково, дает самые значительные крутые спуски и под'емы не меньше кавказских и крымских. „НАМИ" преодолел их без всяких затруднений.

Возле Воронежского шоссе оторвалась головка правого рессорного болта и для замены ее мы потеряли 12 часов, но завод этот дефект уже устранил. Попутно было обнаружено, что перестал действовать конус и мы решили без конуса добраться до Воронежа.

Шоссе от Задонска до Воронежа на протяжении 70 *км* совершенно разрушено; выбоины на полотне настолько часты и внушительны, что ни одна машина из марок имеющихся в нашем Союзе не могла бы пройти по этим выбоинам безнаказанно. На „НАМИ" мы свободно прошли эти разрушения.

До Воронежа мы добрались без конуса. В Воронеже с большим трудом удалось конус исправить.

Имеется у „НАМИ" большой конструктивный дефект: при необходимости регулировки сцепления приходится разбирать весь мотор. Однако, я совершенно согласен с тт. Гагиным и Ефроном, что в процессе производства от этих конструктивных недостатков можно постепенно уйти и тогда „НАМИ" будет незаменима для нас, дорожных работников.

Волков
Нач. Моск. ОМЕСА

В СОСТЯЗАНИИ со „ШТЕЙЕРОМ"

МОСКОВСКАЯ контора акц. общ. „Сельхозснабжение" закупила у Автотреста для снабжения совхозов партию легковых автомобилей „НАМИ I". Прием-сдача производится при испытании машин на ходу.

Актом технической приемки первых двух автомобилей признано, что автомобили в полной исправности, хорошо выбираются из глубокой грязи и легко берут под'емы. Пробег совершен на дистанцию 30 *км*, частью по городу, частью по скверному проселку.

Следующие три машины было решено подвергнуть самому строгому испытанию в наихудших условиях на пробег в 300 *км*.

Представители „Овцевода" и Москонторы выехали из Москвы к Волоколамску. День был пасмурный, ветренный, дождливый. Расстояние до Волоколамска — 120 *км* — машины взяли легко, при скорости в 50 *км* в час, без единой вынужденной остановки.

Нас сопровождал мощный „Штейер", на котором выехал предправления „Овцевода". На ровном шоссе „НАМИ", как бы не желая соперничать с 60-сильной машиной, не горячась, шла ровным темпом, делая 50—60 *км* в час. Но при первых же препятствиях инициатива и превосходство перешли к советской машине. Неожиданно на протяжении около 1 *км* дорога оказалась разрытой, засыпанной неутрамбованным щебнем гранита. „Штейер" пропускает вперед „НАМИ" и сам выжидательно наблюдает. „НАМИ" же не прерывая бега, не ища обходных путей, уверенно пробегает это пространство. За ним следует „Штейер".

Приехали в Волоколамск. Кончилось шоссе. Впереди бездорожье. „В Осташево не проехать вам ни в коем случае",— сказали нам крестьяне,— „тут возы пройти не могут, а в лесу совсем потоп, гибель".

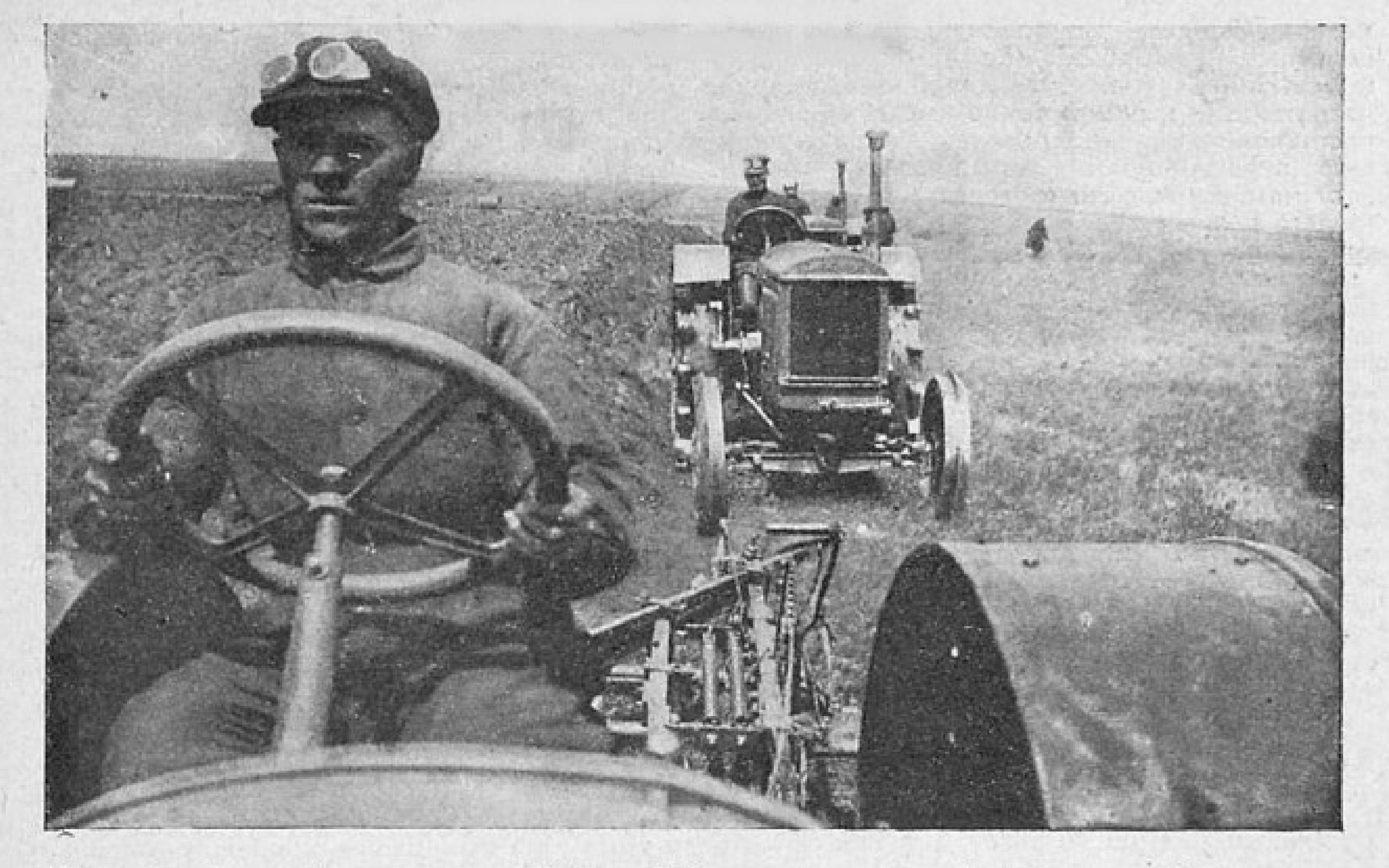
„Штейер" в нерешительности; шоссе окончилось и дорога сразу перешла в сплошную грязь, глубокую, густую, невылазную. Моросит дождь, холодно. Шоферы Автотреста предпочли бы возвратиться в Москву. Но слишком уже был велик соблазн показать работу советских машин в наихудших условиях. И передовой „НАМИ" не уменьшая хода идет вперед. За ним остальные два. „Штейер" в хвосте. Вот передние колеса глубоко, в уровень с осью, вошли в грязь, одно колесо попало в глубокую воронку, залитую водой, и машина накренилась. Впереди еще 30 *км* непроезжих лесных дорог, искалеченных переправ, потоков воды, сваленных деревьев.

„Штейер" благоразумно, осторожно следует за советским „НАМИ", но все время уклоняется в сторону, отказываясь от борьбы и выбирает путь наименьшего сопротивления. Осмотрительность и благоразумие не спасают его от поражения: там где прошло трое „НАМИ", „Штейер" застрял. Мы спешим на его зов и общими усилиями вытаскиваем из болота.

Шаг за шагом „НАМИ" напористо берут под'емы, прорезают болота, бегут по откосам и без всяких повреждений прибывают в совхоз „Осташевский".

Там машины подкрепились бензином и после 40 минут отдыха пошли в обратный путь, опять навстречу исключительным трудностям 150 километрового пробега, которые также были пройдены блестяще.

М. Гурович



Крупнейшай новый зерносовхоз в Сибири. *В Черлакском районе Омского округа Зернотрест строит крупнейший в Сибири совхоз, занимающий в настоящее время 70 тыс. гектаров земли. На снимке — одна из колонн тракторов „Клетрак" на Черлакском зерносовхозе после работы*

БОРИС ЗИЛЬПЕРТ

ТРАКТОРИСТЫ

Путевые заметки

В ОДНОМ из клубов американских миллионеров „Гуд найт" поднят интересный вопрос. Америка не имеет своей эмблемы.

Статуя свободы с потухшим факелом уже никого не удовлетворяет. Надо что-нибудь новое. Из поступивших рисунков привлек особое внимание рисунок руля, воткнутого в земной шар, а за рулем американец в прозодежде. Это он — шофер мирового движения.

Америка теперь старается сколотить свою собственную философскую школу. Группа молодых людей хочет к миллионам шин, мчащихся с дикой быстротой, набить бляху „теории"— иначе ведь это бессмысленно,— вопит лидер и теоретик Кайвиль.

В Америке уже создаются легенды о „движении". В „Нью-Йорк-Таймсе" очень живописно (и почти талантливо) дана зарисовка всемогущих пальцев Карнеджи, который повелел тротуарам двигаться; нажал кнопку и... заплясала Секонд-эвеню в Чикаго.

Все эти новости мирового экрана, петитная хроника заграничных журналов, особенно воспринимаются мною сегодня. Я слышу шипение тракторной колонны, она движется под лозунгом социалистического соревнования. Тяжелые на под'ем машины и мысли рванулись.

Наша земля принимает трактор с испугом и легким недоверием, колонна движется, как отряд завоевателей, и „мирное население" еще не знает —„к добру ли пришли".

У середняка Фомы Ерохина глаза как крутой желток яйца,— смотрит и не шевелится. Застыли они в своей оправе, оттуда не выжмешь ни слезы, ни ласкового взгляда. Земля научила глубоко скрывать свою влагу, свое зерно. Он присматривается очень внимательно, он щупает каждый нож закорузлой ладонью, он пробует острие на желтом загнутом ногте своей левой ноги, он выхватывает пласты земли, как будто анализирует этот взрыхленный мякиш. Фома на вопросы не отвечает, он еще не взвесил, не решил. И держит себя Фома, как главврач на консилиуме, он выслушивает мнения коллег, он чувствует ответственность; его диагноз, его слово — решающие.

Иду рядом с Ерохиным. Все чаще встречаем людей с большими черными очками на лбу. Это — служители тракторной службы.

Указываю Ерохину на этих новых людей. Он внимательно слушает меня, затем голова его несколько раз покачнулась вправо и влево, как осторожное выражение сомнения, крутой желток глаза повернулся ко мне и в нескольких сжатых фразах была выражена большая предостерегающая мысль.

— Надо быть очень осторожными в выборе трактористов и механиков для деревни. Крестьянин, при оценке пользы трактора, принимает во внимание все. Человек, обслуживающий машину, является для него образцом „машинного воздействия". Вот, например,

механик Егорка,— все время пьет водку, деревенским бабам проходу не дает, от него только и слышишь мат. Это люмпен-пролетарий, воспитанный в разложенной среде столичных частников-прокатчиков, несет с собой в деревню перегар ночных преступлений города. Этот механик является опасным человеком для нашего великого дела, он сводит на-нет успех трактора.

К сожалению, мы очень неразборчивы при посылке трактористов и инструкторов на работу. Тракторист является для деревни живым воплощением культуры машины, и если он своими действиями вызывает отвращение, то многие Фомы, Иваны, Андреи начинают сомневаться в том, что трактор вестник нового быта и лучшей жизни.

Посреди беседы подошел Егорка — лицо в морщинах, глаза осевшие, по дороге подставил ногу Фоме. Ерохин споткнулся, но удержался. Егорка бесцеремонно обращается ко мне:

— Товарищ, папиросочка найдется? Как в Москве, небось на Петровке много интересных дамочек гуляет, а тут что — глушь, деревенщина, дикари, негритосы, а не люди.

Мне стало стыдно за себя, за центр, за трактор. Ясно почувствовал, что мы преступно неосторожны в выборе людей для деревни. Но Егорка быстро затих и сжался, когда подошла трактористка Надя, немолодая женщина с мужественным лицом и суровым взглядом.

Она — гордость колонны. Она организатор общественности в районе; это она знакомит кружок молодежи с работой трактора. Она постановила, чтобы Егорку и еще четырех механиков отправить обратно с волчьими билетами—„для деревни не подходят". Она проектирует чистку трактористов — нам нужен стопроцентный ассортимент, один в один.

— Что вы на это скажете? — спрашиваю Егора.

Но при Наде он молчит, у него нет аргументов, он подтверждает приговор.

Перед от'ездом Егорка отводит меня в сторону:

— Не можете ли вы мне помочь как-нибудь устроиться в Москве? У меня десятилетний стаж.

ФИНИШ ПОХОДА МОТОЛОДОК и ГЛИССЕРОВ

В ВОСКРЕСЕНЬЕ 28 июля, в 4 часа дня на водной станции „Динамо" была организована встреча участников 2 звездного похода московской колонны мотолодок и глиссеров, шедших по маршруту Москва — Нижний-Новгород — Москва.

К финишу прибыли глиссер „ЦАГИ" с командором похода т. Емельяновым и мотолодки автобатальона и N склада. Всего лодками пройдено 2.200 *км* водного пути. Это расстояние они покрыли туда с 6 до 14 июля и обратно с 18 до 28 июля.

В среднем лодки делали 12—15 *км* в час, а глиссер „ЦАГИ" от 35 до 55 *км*, пройдя расстояние до Нижнего-Новгорода в 25 часов и обратно из-за встречных ветров в 30 часов.

Кроме глиссера „ЦАГИ" участвовали в походе глиссер Вхутеина, дошедший до Кузьминского шлюза (300 *км* от Москвы) и из-за порчи винта, вернувшийся обратно и глиссер Хлебосоюза, дошедший до Коломны. В Нижнем финишировала также мотолодка члена Автодора Николаева, сделанная целиком руками самого Николаева и его трех сыновей.

Мотолодки и глиссер „ЦАГИ" останавливались в Павлове, Чулкове, Муроме, Касимове, Шилове, Спасске, Рязани, Коломне. Участники похода на остановочных пунктах устраивали собеседования, доклады, показательные катания местного населения, давали консультации по проектированию и постройке глиссеров, раз'ясняли цели похода и его значение.

Особенно большим вниманием со стороны местного населения пользовался глиссер „ЦАГИ". Видимо, „и д е я б ы с т р о г о д в и ж е н и я п о в о д е" все больше и больше проникает в массы.

Штормы и дожди, с одной стороны, сильно затрудняли поход, зато с другой — позволили судам, участвовавшим в походе, показать крепость своих корпусов, а команде — свою выносливость. Глиссер „ЦАГИ" также лишний раз доказал прочность и выносливость своего корпуса. Он без всяких исправлений покрыл весь путь туда и обратно. Кроме того, прохождение глиссера с большой скоростью по таким местам, где „к у р ы х о д я т в б р о д" вызывало в местном населении и недоумение и искреннее восхищение машиной, пренебрегающей всякими баканами, вехами, столбами на берегу и пр. атрибутами водного плавания, необходимыми для обычно плавающих судов.

Инж. А. Бойков



Гонки „летающих" мотолодок в Англии, которыми теперь очень увлекаются на Западе

НА ФРОНТЕ АВТОСТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка третья

КАК ИДЕТ ОРГАНИЗАЦИЯ ЗАВОДА и МАСТЕРСКИХ

В ПРОШЛОМ номере мы сообщали, что участок для районной сборочной мастерской в Москве найден и Моссовет соглашался предоставить его Автострою. Однако, теперь выяснилось, что на этот участок претендует Автотрест, который почему-то не идет навстречу Автострою и всячески тормозит разрешение вопроса со сборочной. Моссовет в виде компенсации предоставляет Автострою под сборочную мастерскую другой участок, там же, в Симоновской слободке.

В беседе с нашим сотрудником помощник главного инженера Автостроя М. В. Пиолунковский сказал, что новый участок уже обследован, при чем выяснилось, что жел.-дор. ветку провести можно, но придется проделать много земляных работ по планировке участка.

Вторым затруднением является соседство этого участка с заводом „Клейтук", с его вредным производством. Тем не менее, Автострой уже решил использовать предоставляемый участок и поручил Металлострою приступить к работе. Металлострой обязуется в этом же сезоне соорудить здание. Надо думать, что он выполнит это обязательство, тем более, что материалы для строительства предоставляет НКПС и таким образом постройка в смысле бесперебойного снабжения нужными материалами обеспечена.

Окончательный проект московской сборочной мастерской ожидается из Детройта во второй половине августа, а до тех пор будет произведена планировка участка, работы по водопроводу, канализации, снабжению электроэнергией и заготовке строительных материалов.

Форд настоятельно рекомендует производить в Москве сборку одновременно грузовых и легковых машин. Автострой решил выпускать ежедневно по 40 машин грузовых и легковых, а всего по 80 машин, начиная с апреля 1930 г.

До сих пор не установлена потребность в определенных типах кузовов (открытые и закрытые для легковых и характер платформ для грузовых), поэтому Автострой самостоятельно разрабатывает свои предложения, которые будут на днях обсуждаться в Главмашинстрое.

* * *

Вопрос об организации подсобных производств для Автостроя продвигается пока слабо, так как еще не получены данные из Америки и, главное, Автострой до сих пор не может добиться получения машин от Мосгипромеза, которому они служили образцами при проектировке. Вследствие этого, Автострой лишен возможности снабдить поставщиков образцами нужных ему деталей машин. Образцовые машины Автостроем заказаны в Америке, но получение их трудно ожидать раньше сентября.

* * *

Группа проектировщиков и значительная часть из группы по изучению производства находится по пути в Америку. Направление персонала для изучения производства еще не закончено и формирование этой группы продолжается. От комиссии Дыбеца из Америки начинают поступать необходимые данные. По основному заводу получено сообщение, что Форд настоятельно рекомендует об'единение кузнечного дела и металлургии для авто-и тракторостроения [1]).

* * *

В десятых числах августа должны прибыть в Москву главный инженер Форда г. Зоренсон совместно с управляющими берлинской и лондонской сборочных мастерских Форда. Поездка их связана с организацией сборочных в Москве и Нижнем-Новгороде, а также со строительством основного автозавода. Ознакомившись в Москве с состоянием строительства московской сборочной, американцы проедут в Нижний-Новгород для организации там сборки автомашин

В Нижнем-Новгороде на основании материалов, разработанных Автостроем, правительственной комиссией под председательством А. Ф. Толоконцева было произведено обследование площадок под основной автозавод. Из всех площадок наиболее подходящей оказалась местность между заводом „Двигатель Революции" и деревней Монастыркой. По данным краевых органов эта площадка не затоплялась даже в 1926 г. (наивысший уровень вод за последние сто лет). Преимущества этой площадки сводятся к следующему: она является естественным продолжением промышленного района Канавино; непосредственная близость жел. дор. пути потребует провести ветку на территорию завода не более чем на 2 *км*; она связана с городом при помощи шоссе и трамвая, который придется продолжить на такое же расстояние как и жел.-дор. ветки. Вокруг площадки имеется удобное место для размещения поселка. Близость Оки дает возможность воспользоваться непосредственно водным сообщением.

Таким образом площадка для постройки завода выбрана. Необходимо теперь же произвести на месте стройки все необходимые подготовительные работы.

Самым сложным вопросом является снабжение строительства необходимыми материалами. Нужно выяснить районы снабжения и теперь же заключить договор на поставку материалов.

* * *

Присутствовавшая при обследовании в Нижнем-Новгороде американская фирма „Остин компани" в лице вицепрезидента мистера Брайанта и инженера Кольмана также высказалась за выбор этой площадки.

[1]) Примечание редакции. Таким образом предложение М. В. Пиолунковского, высказанное им в марте в соответственных тезисах на первом совещании Автодора, ныне получает подтверждение и со стороны Форда.

Относительно строительных работ по основному автозаводу фирма „Остин компани“ сделала предложение, в котором она берет на себя полное и ответственное руководство постройкой зданий и сооружений, монтажем и пуском в ход всего оборудования. Все эти работы фирма обязуется выполнить в течение 15 месяцев с момента получения данных для технологических процессов. В настоящее время предложение фирмы „Остин компани“ подробно изучается.

Второе, над чем мы должны сосредоточить свое внимание,— закончил свою беседу М. В. Пиолунковский,— это выполнить в срок переоборудование завода „Гудок Октября“ в Нижнем. Там организуется временная сборка автомашин. Переоборудование завода будет производиться местной строительной конторой. Заказанное в Америке оборудование для этой сборочной высылается из Америки в сентябре. К сроку прибытия, к концу октября, корпус завода должен быть перестроен.

Пуск этой мастерской ожидается в ноябре-декабре текущего года с ежедневным выпуском 20 автомашин.

ПОДСОБНЫЕ ЗАВОДЫ для АВТОСТРОЕНИЯ

В президиуме ВСНХ СССР

ОДНО из последних заседаний президиума ВСНХ СССР обстоятельно занималось вопросами о сырьевых и вспомогательных базах для автостроения. Вынесенное постановление по вопросу о металлургической базе мы помещаем в конце дискуссии, посвященной этому вопросу, здесь же приводим решение президиума о производстве остальных необходимых материалов.

Для удовлетворения потребности в автопокрышках в 1932/33 г. и для осуществления в том же году экспорта автопокрышек в 1 млн. штук Главхиму поручено довести мощность производства заводов „Красный Треугольник“ к 1 октября 1930 г. до 1 млн. в год путем введения многосменной работы и непрерывной недели. Соответственно решено запроектировать дальнейшее расширение Ярославского завода в течение пятилетия.

Одновременно Главхиму поручено в месячный срок изучить вопрос о наиболее целесообразной организации производства мелких резиновых изделий и деталей для нужд авто-тракторной промышленности.

Потребность в тормозной ленте феродо обеспечивается постройкой нового завода мощностью в 11 тыс. *т*.

Главэлектро поручено в месячный срок изучить вопрос о производстве аккумуляторных баков из суррогатов вместо эбонита. Для покрытия потребности авто-тракторной промышленности в электропринадлежностях решено построить специальный завод с пуском его в 1931 г.; до пуска этого завода Главэлектро поручено организовать производство этих изделий на действующих заводах.

Для удовлетворения арматурой будет построен специальный завод и развита мощность существующих заводов Арматреста. Производство автопринадлежностей (фары, сигнальные гудки, тавотонабиватели, насосы и пр.) решено сосредоточить на заводе автопринадлежностей Автотреста, перенося производство арматуры на арматурные заводы.

Производство счетных приборов будет организовано на заводах Треста Точной Механики и на заводе „Физикохимик“. Для изготовления инструментов к автомобилям, тракторам и мотоциклам решено построить новый завод и специальный завод для режущего измерительного инструмента.

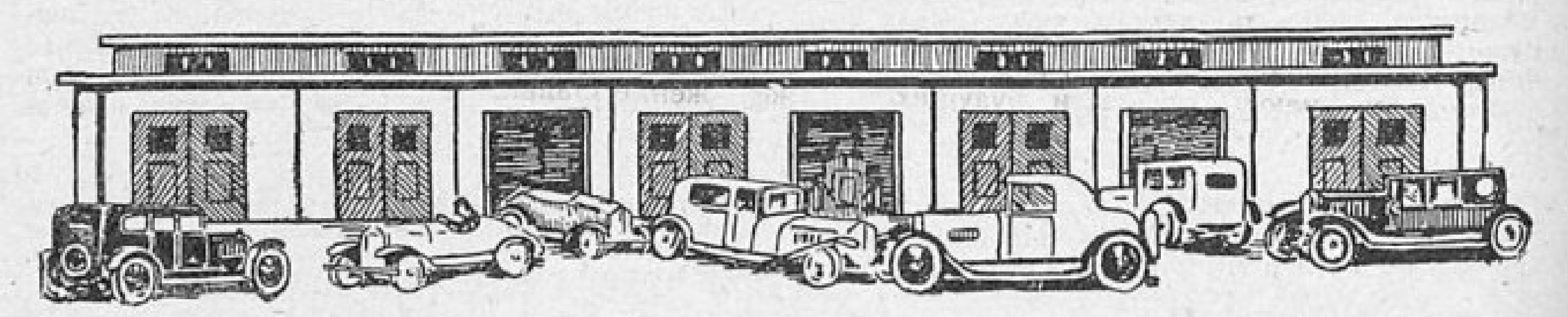
Чтобы покрыть потребность в болтозаклепочных изделиях постановлено дополнительно расширить существующие заводы: Сталинградский, „Красная Этна“ и Тремасс. Для удовлетворения спроса в стекле (зеркальном и небьющемся) решено также построить специальный завод; чтобы изучить методы этого производства ВСНХ решил командировать за границу специалистов.

Главхиму поручено ускорить постройку намеченных по пятилетке заводов ацетона и бутиллового спирта, командировав за границу специалиста для изучения методов производства лаков и нанесения покрасок.

Должно быть развернуто производство дермантина на заводе треста Техноткань.

Всем главным управлениям ВСНХ СССР предложено учесть в контрольных цифрах 1929—1930 г. необходимые затраты на капитальное строительство согласно этой программе, причем главки обязаны немедленно организовать проектирование намеченных заводов и реконструкцию действующих с тем, чтобы уже весной 1930 г. приступить к их строительству. Признано необходимым при постановке всех производств исчерпывающе использовать договор с Фордом, для чего решено командировать в комиссию Дыбеца специальных лиц. Для увязки работ главных управлений и ВСНХ республик по осуществлению программы и наблюдению за ходом ее выполнения президиум назначил специальным уполномоченным А. Н. Долгова.

Через $1^1/_2$ месяца будет заслушан в президиуме ВСНХ, а затем представлен правительству сводный доклад о ходе работ по подготовке всех сырьевых баз для советского авто-тракторо-строения.





ДЕЛОВАЯ РАБОТА с ФОРДОМ НАЧАЛАСЬ

В. И. Межлаук о своей поездке в Америку

Возвратившийся из поездки в САСШ зам. председателя ВСНХ тов. В. И. Межлаук сообщил весьма интересные факты о заключении договора СССР с Фордом и дальнейшем деловом сотрудничестве с ним.

— Целью моей поездки в САСШ, — говорит т. Межлаук, — было заключение договора с одной из автомобильных фирм по оказанию нам полного технического содействия в постройке автозавода на 100 тыс. машин.

Советская комиссия, которую я возглавлял, натолкнулась в начале своих переговоров на ряд затруднений. Дело в том, что американские деловые круги были слабо осведомлены о положении нашего рынка и о наших производственных возможностях. До сих пор есть американцы, путающие Москву с Ленинградом.

Нужно, впрочем, отметить, что владельцы автомобильных предприятий САСШ вообще не имеют достаточно ясного представления о заграничных рынках.

Только в последние 3—4 года американские автомобильные фирмы почувствовали необходимость в резервном заграничном рынке и стали осведомляться о положении дел в тех или иных странах.

Европа отпугивала от нас американцев

По мере развития внешне-торговых сношений СССР в Сев. Амер. Соед. Штатах постепенно стала нарастать волна большого интереса и к нашей стране. Однако, **информация, которую американские деловые круги получали в Европе о СССР, была неверной.**

В силу законов конкуренции Европа снабжала Америку совершенно фальшивой информацией о нашей стране, целью которой было отпугнуть американцев от сношений с Советским Союзом и тем самым использовать все возможности на колоссальном советском рынке для себя.

Договор с Фордом

По договору с Фордом мы получаем право на использование всех без исключения патентов как имеющихся, так и будущих, а также право на ознакомление с методами производства на американских предприятиях Форда.

Форд обязался изготовить для нас проекты автозавода и временных сборочных мастерских. Со своей стороны мы передаем Форду все наши патенты на усовершенствование, которые могут иметь место на заводах, производящих его машины.

Форд уверен, что **существующая в СССР система рабочего изобретательства и технический уровень нашего инженерства вполне обусловливают усовершенствование автомобильного производства на советских заводах.**

Как Форд принял наших специалистов

К выполнению заключенного с нами договора фирма Форд приступила с величайшей готовностью.

Для помощи прибывшим в САСШ нашим инженерам, которым поручена разработка проекта автозавода, **Форд выделил лучшие инженерно-технические силы. Наши инженеры были поселены в Детройте, им было предоставлено прекрасное помещение для проектировочных работ непосредственно на заводе Форда.** Предусмотрительное отношение и любезность к нашим инженерам доходит до того, что фирма Форда принимает на себя заботы о приискании для них частных квартир.

Техническая помощь по постройке тракторного завода обеспечена

В САСШ советской комиссии удалось значительно продвинуть вперед дело организации технической помощи по постройке в СССР тракторного завода. К проектированию и разработке рабочих чертежей Сталинградского тракторного завода нами привлечена одна из крупнейших и лучших американских фирм — Альберта Кана.

Рекордный темп

Руководители фирмы Альберта Кана с совершенно исключительной добросовестностью и энергией закончили проектировочные работы и при том в рекордные даже по американским условиям сроки.

Это позволило нам сделать заказ на сооружение стальных конструкций Сталинградского тракторного завода фирме Мак Клинтик и Маршал. Следует отметить, что работа по выполнению нашего заказа ведется этой фирмой также в рекордных для Америки темпах.

А. ЕРМОЛИН

УЛУЧШЕННОЕ КАЧЕСТВО РЕМОНТА СОХРАНИТ НАШ ТРАНСПОРТ!

Автомобильный двигатель после некоторого времени работы требует текущего или гаражного ремонта в виду падения мощности машины и появления стуков.

В большинстве случаев дефектом двигателя, вызывающим эти явления оказывается наличие нагара на внутренней части головок, цилиндров, на головках поршней, на клапанах и на их гнездах. Кроме того, клапаны, несущие самую большую работу в системе двигателя, снашиваются и требуют приведения их в порядок путем притирок и обработки — это обычное явление. Нагар на рабочих поверхностях может быть больше или меньше, но он всегда будет.

Рис. 1. Очистка вертикальной щеткой головок поршней на блоках со с'емной верхней крышкой

Ненормальные накопления нагара происходят от слишком обильной смазки, применения низкокачественного масла, недостаточного охлаждения и работы двигателя на богатой смеси.

Для снятия нагара в практике нашего русского „доморощенного" ремонта применяются способы, от которых давно отказались за границей — снятие нагара в лучшем случае специальным скребком, а в худшем — первым попавшимся под руку острым инструментом, ножом, шабером и пр. Работая ими можно поцарапать очищаемую поверхность, особенно при чистке нежного алюминиевого поршня.

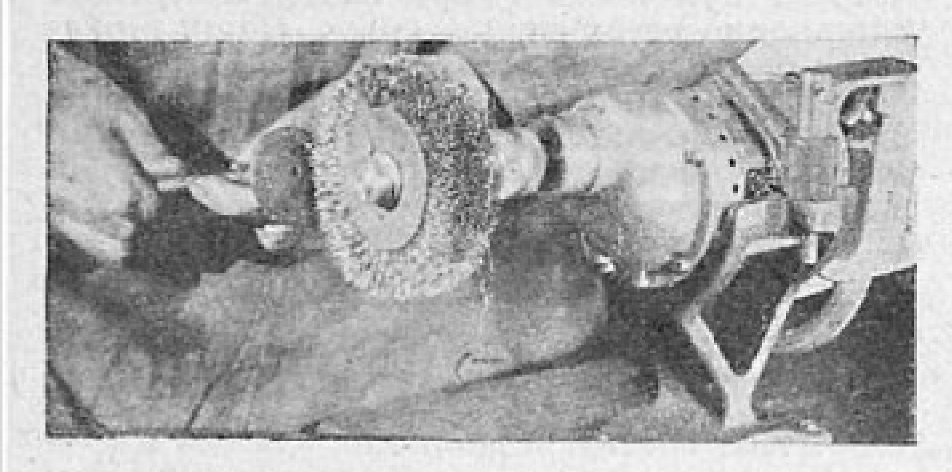


Рис. 2. Очистка нерабочей поверхности клапана при помощи мягкой щетки

Для притирки клапанов применяются такие же доисторические приемы, как и для снятия нагара. Притирка клапанов на современной машине производится тем же способом, как и на первом, ввезенном в Россию автомобиле, т.-е. вручную с помощью отвертки, дрели или коловорота. На притирку одного клапана тратится час и больше времени. Если клапан требует незначительной притирки, то это полбеды, но если на клапане и на его седле образовались раковины, такое седло потребует разделки специальной шарошкой, а с рабочей поверхности клапана необходимо будет снять поврежденный слой на токарном станке (проточить клапан).

Мы хотим познакомить читателей „За Рулем" с механическим прибором, позволяющим производить эти работы легко, точно и с минимальной затратой времени и сил. За границей в каждом гараже они имеются. Стоимость приборов с избытком окупается точностью работы, сохранением рабочего времени и уменьшением простоя машины в ремонте.

Приборы состоят из небольшого размера станочка с 2-мя электромоторами. Первый электромотор приводит в движение карборунд, а другой — патрон, в котором закрепляется клапан. Установка карборунда в желаемом положении к клапану достигается перемещением первого мотора в продольном и в круговом положении. Кроме станка в набор входит электрическая ручная дрель с установочной подставкой, круговая стальная щетка, 2 вертикальных стальных щетки, 5 различных шарошек, 3 направляющих для них, 2 крученых щетки и 2 стаканчика.

Снятие нагара с внутренней поверхности с'емных головок цилиндра производится вертикальной щеткой, вставленной в электрическую дрель. Очистка угловых поверхностей производится наклоном этой щетки. Той же щеткой очищаются и головки поршней (рис. 1).

При таком способе удаления нагара исключена возможность порчи очищаемой поверхности и тратится очень мало времени и силы. В случае надобности щетка для дальнейшей работы шлифуется на карборунде станка.

Очистка тарелки клапана (не рабочей поверхности) производится круглой щеткой, вставленной в дрель тем же способом, как и в е р т и к а л ь н а я. Дрель

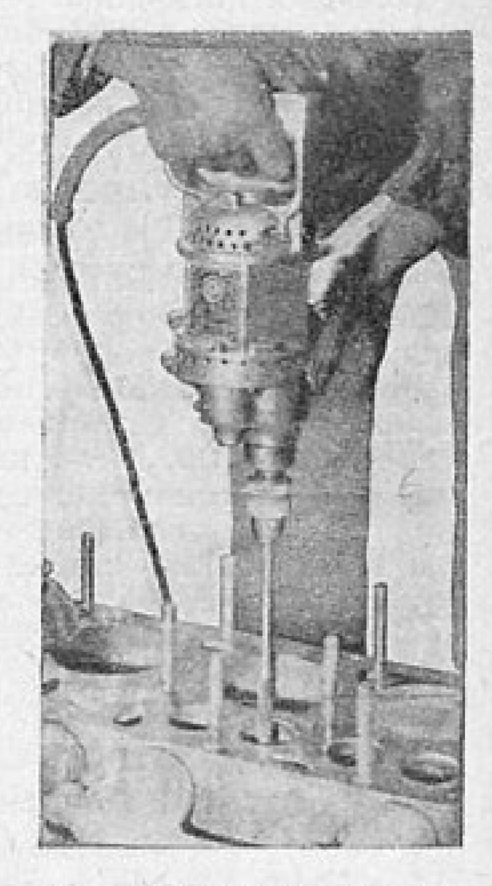


Рис. 3. Очистка направляющих клапанов при помощи вертикальной щетки

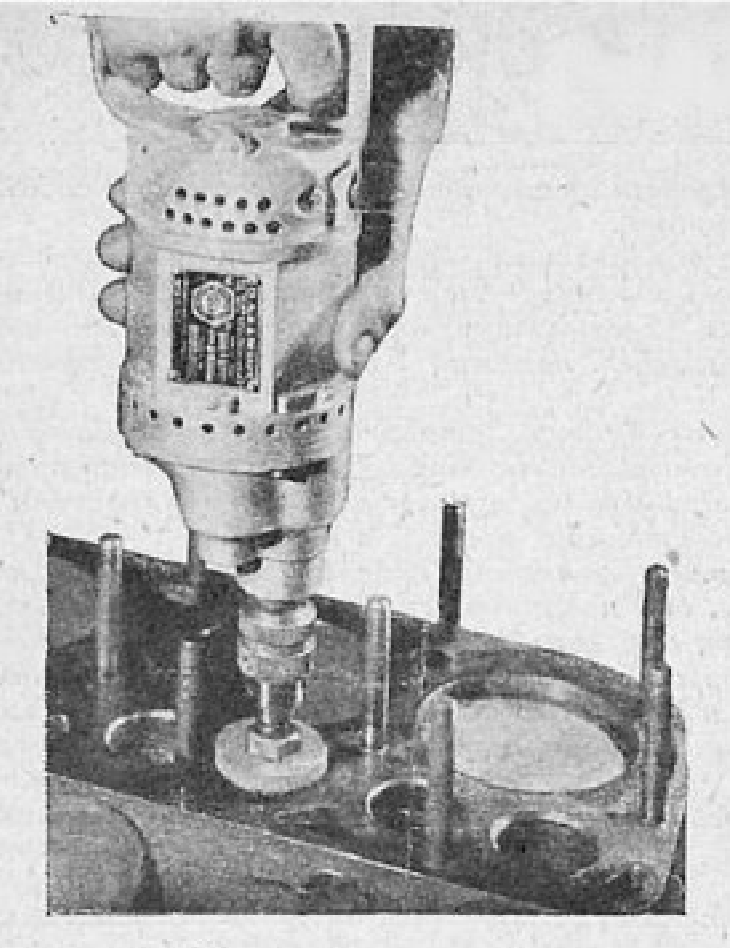


Рис. 4. Разделка гнезда клапана шарошкой

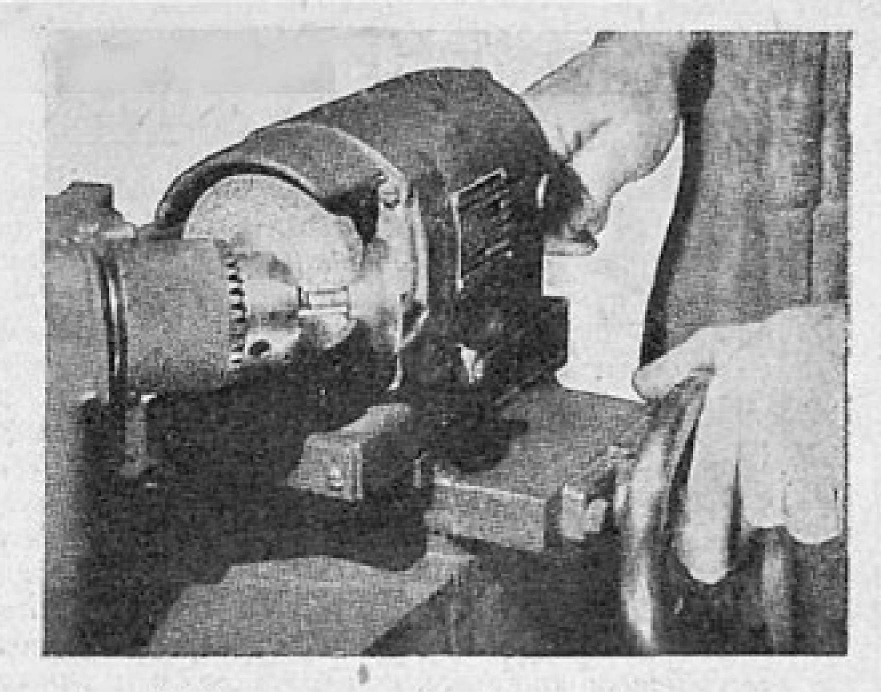


Рис. 5. Проточка рабочей поверхности клапана на станке

укрепляется в этом случае на специальной установочной подставке (рис. 2).

В направляющих клапанах после некоторого времени работы мотора также появляется масляный нагар, который мешает штокам клапана свободно ходить в них. Для удаления такого осадка употребляются вертикальные щетки, скрученные из стальной проволоки (рис. 3).

Притирка клапанов производится той же дрелью, в патрон которой вставляют отвертку. Притирка клапана занимает $1^1/_2 - 2$ минуты. Если притирка клапана невозможна в виду больших раковин, седло, куда садится клапан, разделывается шарошкой, вставляемой все в ту же дрель (рис. 4), а рабочая поверхность клапана снимается на станочек под тем же углом (рис. 5).

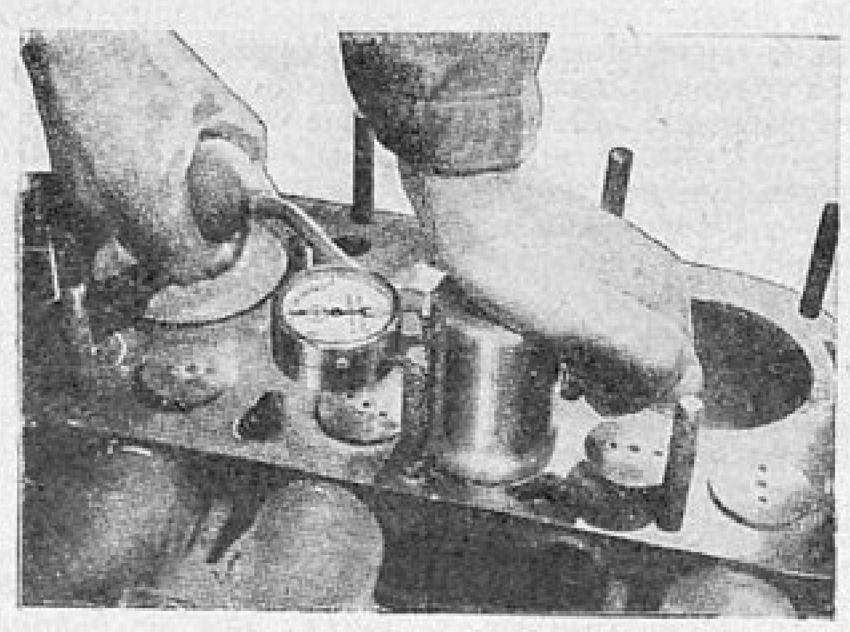


Рис. 6. Проверка герметичности посадки клапана после притирки

При расшаровивании гнезда клапана рекомендуется закрывать его сверху специальным стаканчиком, имеющимся в наборе.

Герметичность посадки клапана после притирки испытывается прибором указанным на рис. 6 (воздушным манометром). По указаниям манометра можно судить имеется ли пропуск газов из подклапана.

Из таких приборов особенной известностью пользуются приборы американских фирм „Blach & Docher“ и „Fleming Sioux Stevens“.

Бедность нашего Союза автотранспортом заставляет нас подумать хотя бы о возможности сохранения того, что мы имеем. А сохранить его можно только отказавшись от ремонта, как говорят, „на глазок“ и „подручным инструментом“.

ФОРД о ЕВРОПЕ и СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ

ЗР №16 1929

Генри Форд, новый технический союзник советского автостроения, представляет собой интересную, но в нашем понимании двойственную фигуру.

С одной стороны Генри Форд — один из талантливейших организаторов-производственников, техническо-организационный опыт которого мы стараемся возможно шире использовать в нашей социалистической промышленности (достаточно напомнить, что именно Форд первым ввел в 1915 году на своих заводах конвейер, положив этим начало современной поточной системе производства).

С другой стороны, Форд — типичный умный буржуа, старающийся, естественно, всеми силами смазать зияющие противоречия современного капиталистического общества глубокомысленными разговорами и рассуждениями на тему о „бесклассовом", „надклассовом" строении современного общества, о „всеобщем благосостоянии" и т. д. и т. п.

В номере газеты „Нью-Иорк Таймс" от 23 июня помещено небезынтересное резюме взглядов Форда на современное положение Европы, его предприятий вне Америки и т. д.

Мы помещаем эту статью с сокращениями, опуская те места, где Форд говорит о европейском рабочем, который должен превратиться в „нормального человека", о предпосылках „всеобщего мира" и т. п. мало интересные и бесполезные для советского читателя.

Зато несомненный интерес представляет то место статьи, где Форд говорит об автомобилизации Советского Союза, высказывая ряд мыслей полностью опровергающих скептицизм части советских работников. Форд выступает здесь убежденным сторонником энергичной автомобилизации советской страны.

Редакция

ЗА ПОСЛЕДНИЕ 18 лет иностранные предприятия Форда расширились. Свыше 25 сборочных мастерских работают в Европе, Азии, Африке, Южной Америке и Австралии. С момента последней поездки Форда в Европу он решил увеличить планы своих внеамериканских предприятий. В настоящее время фордовские предприятия за границей способны производить или собирать ежегодно 500 тысяч автомобилей.

Поставив диагноз о нуждах Европы, Форд,— пишет „Нью-Иорк Таймс",— не терял времени для осуществления своей идеи. Молодой завод в Корке (Ирландия) производит ежедневно 200 тракторов. Завод в Манчестере (Англия) выпускает ежедневно 150 легковых и грузовых автомобилей. Другой строящийся завод в Дэгенхеме (близ Лондона) будет выпускать 200 тыс. машин ежегодно. Обсуждаются планы постройки крупных заводов во Франции и Германии вместо сборочных мастерских. Кроме того, намечено создание нескольких новых сборочных мастерских, — некоторые из них в отдаленных пунктах промышленной карты, например в Константинополе. Развивается новый завод в Японии, другие разбросаны по всему миру.

„РУССКИЕ СМОГУТ ХОРОШО СТРОИТЬ АВТОМОБИЛИ"

Интересно мнение Форда, консультирующего наш новый автозавод, о переспективах советского автостроения.

„Завод в Нижнем-Новгороде будет производить 1.000 машин в месяц в первый же год своего существования" — сказал Форд. „Мы имеем в Дирборне некоторое количество русских техников, изучающих наши заводы и методы, другие приедут в ближайшее время. Мы же пошлем наш персонал, чтобы помочь Советам".

„Вначале некоторое количество машин будет отправлено из нашей страны, но вскоре русские смогут выделывать значительную часть продукции самостоятельно. Практически все необходимое будет сделано из русского сырья. Это величайшая смелость.

Я не могу предложить другого сравнения, говоря о создании такой промышленности на девственной почве.

Я не вижу причин, почему русские не могут производить автомобили так же хорошо, как другие. Автомобиль будет иметь широкое влияние на развитие этой страны, которая, конечно, очень нуждается в моторном транспорте,— так же остро, как и любая страна. Развитие России связано с проблемой транспорта. Основой транспорта является просвещение. Русские обладают инициативой и творческой энергией и они могли бы в процессе своего развития иметь столько же автомобилей, сколько имеют американцы. Почему нет! В СССР населения даже больше и нужда в машинах так же велика.

Я ожидаю быстрого распространения автомобилей среди русских. Тракторы будут особо полезны для поощрения лучших способов обработки почвы. В этом мы видим средство для создания возможности постройки дорог и производства автомобилей. В стране с такими обширными расстояниями необходимость производства грузовых и легковых автомобилей совершенно очевидна.

Быть может России нужно столько же автомобилей, как и Америке? Нет! Россия нуждается в большем количестве и нет никаких причин для того, чтобы она не могла производить и эксплоатировать их — это только вопрос организации и времени.

Форд уверен,— пишет „Нью-Иорк Таймс",— что автомобильная эра только открылась. Форд ставит все будущее развитие транспорта в зависимость от автомобиля. В таких странах как Россия, и на всем европейском континенте основой развития является газолиновый мотор.

„Хотя Америка получила энергию и дух предприимчивости от Европы,—говорит Форд,—мы в состоянии возвратить ей часть этого духа.

Индустриализация Европы идет по современному пути, который, я убежден, обеспечит благосостояние населяющих ее народов. При избытке населения и чрезмерной потребности в сельскохозяйственных продуктах существенно необходимо правильно поставить работу при хорошей заработной плате.

В Фордовских предприятиях за границей мы рассчитываем повысить уровень жизни до размеров, равных или приблизительно равных американскому.

* * *

В Англии автомобили свои и американские обычно продаются по более высоким ценам, чем те же типы автомобилей в Соединенных Штатах. Эти цены обусловлены обложением налогами и небольшим производством. Форд уверен,— пишет „Нью-Йорк Таймс",— что обложение налогами будет современем уменьшено, а введение американских методов и широкое производство снизит цены.

„Когда рабочий имеет собственные инструменты в хорошо поставленном заводе, когда он учится лучшим методам использования инструментов, он производит больше"— заявляет Форд. „Это — простая проблема в человеческой арифметике. Первое, к чему теперь стремится человек с момента своей активно творческой жизни есть автомобиль. Лучшие методы производства, лучшие жизненные условия и новое творчество приведут в Европе к увеличенному потреблению автомобилей".

„Из моих наблюдений я пришел к мысли, что Европа достигла моторного совершеннолетия в том смысле, как это понимаем мы. Не так давно автомобилями обладали только привилегированные классы, и никогда бедный человек не надеялся иметь машину. Но надежды бедного человека в Европе изменились, и вероятно изменятся еще резче. Он понял что собственный автомобиль есть очень хорошее средство для повышения жизненного уровня. Мы имеем в Европе зародыш широко распространенного автомобильного движения.

Росстояния между городами и сельскими местностями требуют, чтобы моторный транспорт реализовал возможности европейской промышленности и торговли. Европа сегодня в отношении транспорта достигла той точки, какую мы имели в 1919 г. Экономические нужды континента, всегда больше давящие, чем у нас, будут удовлетворены моторным транспортом лучше, чем другими средствами производства".

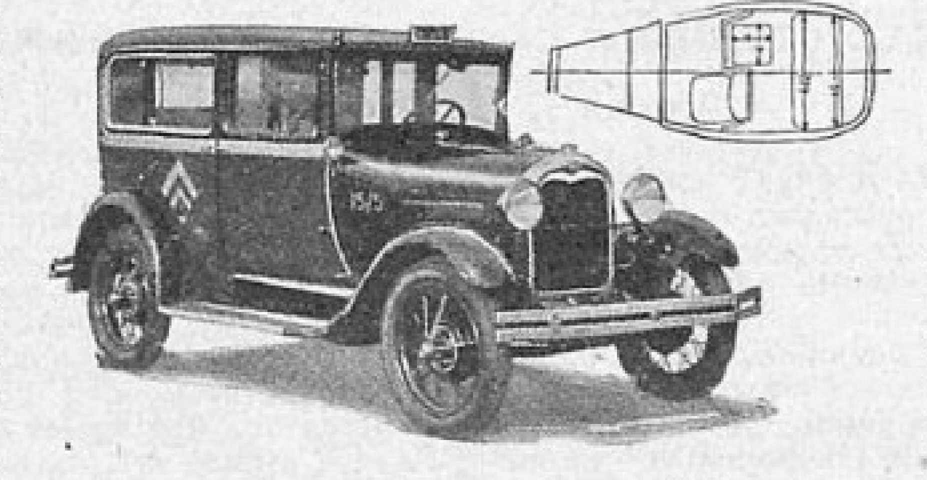
Все сборочные мастерские Форда, где бы они не находились, имеют тенденцию преобразовываться в заводы. Завод в Манчестере вначале был сборочной мастерской и постепенно начал производить автомобили. В настоящее время фордовские автомобили в Манчестере превышают на 99 % британское производство. Нечто подобное имеет место во Франции и Германии.

„Автомобиль представляет собой не только средство современного транспорта в его простейшей форме, но также способствует благополучию и просвещению",—говорит Форд. „Может быть мы не сможем сказать, что автомобиль утвердит мир в ближайше годы, но он будет способствовать наступлению его".

ФОРДОВСКИЙ ТАКСОМОТОР

Таксомотор должен в ближайшее время получить широкое распространение не только в столицах, но и в областных и окружных центрах нашего Союза. Эту потребность смогут удовлетворить новые машины „Форда", выпускаемые частично с кузовами таксомоторного типа.

Помещенный снимок дает представление о внешнем и внутреннем виде этой модели нового „Форда".



Вид нового таксомотора Форда. Вверху — схема расположения мест в кузове

Помещение для пассажиров отделено от помещения для шофера стенкой. На заднем сиденьи свободно размещаются три пассажира. Кроме того имеется еще дополнительное сиденье для четвертого пассажира. Чтобы выиграть для него место, стенка внутри кузова углубляется во внутрь передней части кузова.

В помещении для шофера имеется только одно место. Свободное место рядом с шофером назначается для багажа пассажиров. Верхняя часть стенки застеклена. Стекло направо от шофера опускается вниз, что дает ему возможность вести переговоры с пассажирами. Помещение для шофера совершенно закрыто, что особенно важно при наших суровых климатических условиях и выгодно отличает этот кузов от таксомоторов обычного типа.

Помещение для пассажиров также закрытое без опускающегося верха. Зато оно со всех сторон застеклено, что делает его чрезвычайно светлым и позволяет хорошо обозревать путь и окружающую местность. Для остекления применено специальное небьющееся безопасное стекло. Машина снабжена дополнительными лампочками для освещения счетчика и указателя впереди (виден на снимке) „занято" или „свободно". *М. Б.*



На одной из московских площадей. *Как ясно видно из нашего снимка, в упорядочении одинаково нуждаются и движение и мостовая*

Фото С. Фридлянда

АВТОДОР, АВТОМОБИЛИ и ДОРОГИ

На расширенном пленуме Совета Автодора

НЕДАВНО в Москве, под председательством тов. Осинского, состоялся расширенный пленум Совета Автодора с участием представителей 15 республиканских, краевых, областных и губернских отделений общества.

Пленум заслушал отчетный доклад генерального секретаря Совета тов. Соловея, доклад тов. Осинского о мероприятиях, связанных с принятым планом автростроения, доклад начальника Цудортранса т. Якимова о реорганизации дорожного хозяйства, доклад председателя Московского отделения т. Лаврова о проведении „недели", об организации союзного Автодора, о лотерее и о созыве с'езда.

ЧТО СДЕЛАНО СОВЕТОМ и СЕКЦИЯМИ

Доклад Д. М. Соловея

Тов. Соловей изложил пленуму историю возникновения Автодора, рассказал о его организационных и финансовых трудностях, о проделанной Советом и секциями работе за прошедшее время.

Сто печатных листов различных брошюр на автомобильные и дорожные темы, выпуск учебников и методических руководств, десятки докладов, 150 выступлений, специальные автодоровские радиопередачи, ежедневное освещение в печати вопросов автодоровской работы, кинос'емки, агитпробеги, обслуживание коллективов лекторами и докладчиками — вот вкратце работа, проделанная Советом общества через его секцию агитации и печати.

Разработка, разрешение и продвижение ряда автомобильных вопросов научно-технического, эксплоатационного и производственного порядка, созыв 1 дорожного с'езда, разработка и разрешение вопросов, связанных с улучшением дорог, привлечением населения к дорожному строительству, форсирование вопросов дорожного и автомобильного строительства, участие в разработке нового дорожного закона — вот вкратце то, что может быть записано в актив Совета в лице его автомобильной и дорожной секций. Много сделано и другими секциями: профтехнического образования, мотоциклетной и водно-моторной.

Положительные результаты агитационной работы вырисовываются особенно ярко. Автодор — еще совсем молодая организация — неуклонно растет и насчитывает в настоящее время в своих рядах около 450 тысяч членов.

Очередные задачи — живое плановое руководство, широкое социалистическое соревнование, снабжение мест литературой

По докладу тов. Соловея развернулись оживленные прения. После обмена мнениями и заключительного слова пленум принял следующую резолюцию о работе Совета:

„Президиумом Совета общества проделана большая организационная и практическая работа, давшая значительный толчок к развитию дорожного дела и автомобилизации страны.

На ряду с этим пленум отмечает недостаточно полное руководство и инструктирование периферии, а также *снабжение учебными пособиями и популярной литературой*, что отчасти об'ясняется об'ективными условиями. К дефектам работы следует отнести отсутствие плана и недостаточную проверку деятельности секций. Пленум считает поэтому необходимым перестроить работу общества так, чтобы перейти от методов осуществления организационной работы — к методам полного, конкретного руководства отделениями.

Для закрепления имеющихся достижений и устранения недочетов в общей работе Автодора, пленум поручил просить соответствующие руководящие органы о даче директив партийным и профорганизациям об оказании содействия местным органам Автодора.

Пленум считает нужным провести такой порядок отчислений с юридических лиц, при котором в Совет общества поступают 50% от сумм, вносимых организациями республиканского или союзного значения; взносы от местных юридических лиц должны оставаться целиком в распоряжении данной организации общества.

На основе имеющегося опыта, следует разработать методы социалистического соревнования между отдельными организациями общества по всем категориям филиалов нашей сети; подобрать и качественно усилить кадр инструкторов и через них установить регулярную живую связь с местами".

КАК РАЗВЕРТЫВАЕТСЯ АВТОСТРОЕНИЕ в СССР

Доклад В. В. Осинского

В. В. Осинский ввел пленум в курс всех наших переговоров с заграничными фирмами о технической помощи, постройке нового автомобильного завода и расширении „АМО". Он сообщил о результатах этих переговоров, планах и перспективах автостроительства и постройке сборочных мастерских в Н.-Новгороде, Ростове, на Кавказе и в Ново-Сибирске. Тов. Осинский коснулся строительства тяжелых грузовиков на Ярославском заводе и постройки ряда небольших заводов тяжелых грузовиков в трех районах сбыта: Ленинград — 2—3 тыс. единиц, на Украине — 2 тыс. един. и 2 тыс. на Урале. Тов. Осинский считает, что такое решение вопроса является наиболее целесообразным, так как во всех странах тяжелые грузовики не перевозятся по железной дороге, а сбываются на месте их производства.

Против местнических тенденций

Тов. Осинский заявляет, что нужно решительно бороться против местнических тенденций некоторых районов, претендующих на постройку сборочных мастерских, несмотря на явную нецелесообразность таких предложений. Такой ажиотаж вреден, и с ним должны бороться все организации Автодора, ибо этот ажиотаж может только испортить все дело автостроения.

Тов. Осинский переходит к другим вопросам, связанным с автостроением — металлургической базе, снабжению горючим, резиной и обеспечению автостроения техническими кадрами. Докладчик считает, что к автомобильным заводам нужно будет приписать один большой металлургический завод.

Остро стоит вопрос с горючим и резиной. Тов. Осинский считает, что снабжение резиной нужно будет из'ять из ведения Резинотреста и передать автозаводам или Автотресту.

Надо организовать автосиндикат

В отношении сбыта машин тов. Осинский выдвигает интересный проект об организации автосиндиката, в который должны войти все автомобильные заводы. Этот синдикат и должен будет заняться сбытом машин. Плановое регулирование должно производиться не через Наркомторг, а через Цудортранс. В отношении гаражного строительства тов. Осинский считает целесообразным постройку небольших гаражей на 100 — 150 машин каждый.

Внимание кадрам!

Особое внимание должно быть уделено проблеме о кадрах. Надо воспитывать не только инженеров, механиков и техников, а главным образом водителей. Нужно поставить это дело в наших вузах, основать факультеты, открыть ряд новых техникумов, ввести преподавание автомобильного и дорожного дела в школах II ступени.

ДОРОЖНАЯ РЕФОРМА. ДОРОЖНАЯ ПЯТИЛЕТКА

Доклад С. В. Якимова

Нач. Цудортранса тов. Якимов информировал пленум о том, как проходит на местах дорожная реформа, какие об'екты дорожного строительства, связанные с автомобильной проблемой намечаются на ближайшее пятилетие.

Дорожная реформа своевременна

Проведенная реформа дорожного хозяйства, — заявляет тов. Якимов, — была действительно своевременной и вполне жизненной. Дорожное хозяйство сейчас нашло своего хорошего хозяина в лице республиканских совнаркомов и местных исполкомов и сейчас поставлено в одинаковые условия с другими отраслями хозяйства. Основным мероприятием, вытекающим отсюда, является обеспечение вновь создаваемых дорожных организаций техническими кадрами. — Мы на сегодняшний день, — заявляет тов. Якимов, — имеем работников высшей квалификации — 19% от потребности, средней квалификации — 29%, а десятников и дорожных мастеров — всего 13%.

В области финансовых мероприятий, — по словам тов. Якимова, — пока ничего не изменилось. В этот строительный сезон дорожное хозяйство должно было получить на местное дорожное строительство 154 млн. руб., пока же имеется всего 70 млн. руб. Вместе с союзным бюджетом было назначено на дорожное строительство 250 млн. руб., но фактически, в общей совокупности, получили лишь 150 млн.

Заказы на дорожные машины выполняются плохо

Как обстоит дело с дорожными машинами? Промышленность обязалась выполнить заказы дорожных организаций на $4^1/_2$ млн. руб. Последние, однако, в виду позднего выхода закона, пред'явили заказы лишь на $2^1/_2$ млн. руб. Получив необходимые средства по заказам промышленность все же их не выполняет. На 1929—30 г. Цудортранс дает промышленности заказов, примерно, на 13 млн. руб. При этом она ставит совершенно неприемлемые условия: аванс на заказы будущего года требует в этом году, а сдачу машин откладывает на август—сентябрь будущего года.

Улучшение существующих дорог и постройка нового шоссе

Останавливаясь на пятилетнем плане строительства, тов. Якимов говорит, что он должен обеспечить благоустроенные дороги в городах с автомобильным движением, затем под'езды к совхозам, к отдельным промышленным предприятиям, к станциям, пристаням и т. д. Для этой категории благоустроенных дорог на протяжении 88 тыс. *км* потребуется 2 млрд. руб. По союзному бюджету ориентировочно уже намечено на дорожное хозяйство 765 млн. руб., а остальные 1.300 млн. рублей должны дать республиканские бюджеты, частично местный и потонный сборы, отчисляемые от промышленности, торговли и транспорта. На ряду с этим, — заявляет тов Якимов, — мы должны дать большое количество километров улучшенных грунтовых и частично гравийных дорог.

В это пятилетие мы еще не можем выдвинуть и предложить так называемые твердые автомобильные магистрали, но мы считаем необходимым, в силу форсирования туризма, связать Москву с Европой по направлению к Варшаве и от Ленинграда через Псков к Риге. Нужно привести в порядок шоссе, соединяющее Москву с Ленинградом, связать Москву с Волжским бассейном. Есть предположение связать шоссейной дорогой Харьков с Крымом и Черноморским побережьем, дать выход из Харькова на Ростов и Новороссийск. Это приблизительно составит 2.400 *км* благоустроенных дорог.

Вузы и школы на помощь дорожному строительству

Дорожное строительство, однако, нуждается в технической силе. За пятилетие надо подготовить $2^1/_2$ тыс. инженеров, 4 тыс. техников, 10 тыс. десятников. В целом ряде вузов должны быть созданы специальные дорожно-автомобильные факультеты. В существующих 25 строительных техникумах необходимо создать специальные дорожные отделения. И, наконец, для подготовки 10 тысяч десятников и дорожных мастеров по всему Союзу должны быть созданы школы постоянного типа.

Заканчивая доклад, тов. Якимов заявляет, что на ближайшее 5-летие будет сделан заказ промышленности на дорожные машины, примерно, на 30 млн. руб. для дорог госзначения.

В прениях по докладу т.т. Осинского и Якимова приняли участие т.т. Дмитриев, Гиммельфарб, Кононов, Азарной и др.

В результате обмена мнениями пленум принял резолюцию, которая была помещена в № 15 нашего журнала.

УСИЛИМ ПРОВЕДЕНИЕ „НЕДЕЛИ"

Доклад Ф. Я. Лаврова

Далее пленум заслушал доклад председателя Московского отделения Автодора т. Лаврова о работе, проделанной центральной комиссией по проведению „Недели Автодора". Тов. Лавров ознакомил пленум со всеми мероприятиями, которые комиссии удалось провести в ряде наркоматов и центральных кооперативных и хозяйственных организациях по оказанию содействия и участию в „неделе" подведомственных им органов. Целый ряд об'ективных причин препятствовал усиленному проведению „недели". „Неделя" совпала с организационным периодом в работе дорожных органов и с рядом других кампаний по сельскому хозяйству, Осоавиахиму и пр. Большой недостаток заключался в том, что Совет своевременно не согласовал вопроса о „неделе" с нашими центральными организациями по линии партии и правительства. Исходя из ряда трудностей и об'ективных причин, т. Лавров заявляет, что в этом году полностью осуществить „неделю" Автодор не сможет, а в будущем 1929/30 г., — когда этих причин не будет и когда низовая дорожная сеть несколько окрепнет, „неделя" будет проведена, несомненно, с большим успехом.

После обмена мнениями, принята резолюция, в которой отмечается недостаточно интенсивная работа по проведению „недели", частичное запоздание и слабость организации ее.

Пленум поручил Совету принять все меры к тому, чтобы в тем местах, где работа уже начата, — усилить ее в течение „недели". Пленум считает необходимым провести „неделю" и в будущем году, для чего предлагает начать подготовку сразу же по окончании „недели" текущего года.

ОРГАНИЗАЦИЯ ВСЕСОЮЗНОГО ОБЩЕСТВА. ВТОРАЯ ЛОТЕРЕЯ АВТОДОРА

Тов. В. Ф. Дмитриев вносит предложение, выдвинутое еще на дорожном с'езде и до него о создании Всесоюзного общества Автодор. Пленум решил образовать комиссию по выработке проекта устава и разрешения всех вопросов связанных с организацией Всесоюзного общества для внесения его на утверждение Всероссийского с'езда.

Обсудив после этого другой вопрос — о созыве с'езда общества, пленум решил назначить с'езд на 1 декабря 1929 г.

Последний вопрос повестки дня пленума — информация т. Дмитриева о первой Всесоюзной лотерее Автодора.

Чистый доход от лотереи в размере около 800 тыс. руб. пойдет на усиление деятельности Центрального Совета и местных отделений. Тов. Дмитриев выдвинул вопрос об организации второй лотереи Автодора, большая доля дохода которой должна пойти исключительно на укрепление местных отделений. Пленум предложение т. Дмитриева одобрил.

А. РАБИНОВИЧ

НЬЮ-ЙОРК—ДЕТРОЙТ на „ШЕВРОЛЕ"



На месте автомобильных катастроф и несчастных случаев американцы ставят белые кресты — для напоминания и устрашения слишком горячих автомобилистов

Осенью прошлого года мне довелось совершить путешествие из Нью-Йорка в Детройт на автомобиле. Небольшой четырехцилиндровый „Шевроле" выпуска 1927 г. с закрытым кузовом „коч" (с внутренним управлением) мне предоставил знакомый американец, уехавший в Европу на каникулы.

Во многих штатах можно управлять машиной не имея никакого свидетельства, но мне предстояло выехать из Нью-Йорка, где дорожные правила очень строги, а полицейские беспощадны. Пришлось держать экзамен на право управления автомобилем. Бруклинская полиция выдала мне временный „пермит", дававший право управлять машиной, но непременно в присутствии лица, имеющего шоферское свидетельство штата Нью-Йорк. После долгих поисков такое лицо было найдено, согласилось сопровождать меня в пробных поездках и на экзамен, а взамен попросило разрешение пользоваться автомобилем.

Мы явились на место, где должен был происходить экзамен — довольно людную улицу Нью-Йорка. После проверки остроты зрения (ношение очков не является препятствием), суровый чиновник сел рядом со мною в машину, указывал куда ехать—направо, налево, стоп, взять с места в гору, полный поворот на узкой улице и т. д., а затем, ни слова не говоря, сошел с машины и исчез.

Через три дня я получил по почте свидетельство на право управления автомобилем, в котором перечислялись приметы (рост, цвет волос, и т. д.), а главное было указано: „цвет кожи белый" — документально установлено, что я не негр.

Со свидетельством в кармане, я стал смело раз'езжать по улицам Нью-Йорка и Бруклина, не боясь полицейских, которые при малейшей оплошности вручают „тикет" — билетик с приглашением явиться в суд или, в лучшем случае, уплатить штраф в размере не меньше доллара. Несмотря на колоссальное движение на улицах Нью-Йорка (где на 6 млн. жителей приходится $2^1/_2$ млн. автомобилей), мне за $1^1/_2$ месяца езды ни разу не пришлось получить „тикета". Это об'ясняется, конечно, прекрасным регулированием уличного движения в Америке.

Из Нью-Йорка мы (у меня были два пассажира с маленьким ребенком) выехали в сильный дождь. В такую погоду полностью оцениваешь все преимущества закрытого кузова и удобство „цайпера"—механической щетки, протирающей стекло перед глазами шофера.

Через Монхаттан мы пробрались благополучно и, уплативши 50 центов, в'ехали в мрачное отверстие „Холанд-тюб" — тоннеля, прорытого под рекой Гудзон и соединяющего штат Нью-Йорк с штатом Нью-Джерси.

Этот „тюб" является техническим чудом, одним из удивительнейших созданий американской техники. Две громадные „трубы" прорыты на большой глубине под рекой Гудзон, имеющей в этом месте громадную ширину и глубину. На всем протяжении тоннель асфальтирован, стены полукруглые, с маленьким узким тротуаром — балконом, на котором дежурят полицейские и санитары скорой помощи на случай катастрофы. В каждой „трубе" движение происходит только в одну сторону, двумя параллельными потоками: справа движутся грузовики, идущие с предельной скоростью 12 *км* в час, слева — легковые машины — 50 *км* в час. Медленнее ехать нельзя, так как едущие сзади нервничают и гудят. „Трубы" ярко освещены электричеством. Самое удивительное в этом сооружении — вентиляция. На всем протяжении потолка видны широкие отверстия, через которые нагнетаются в тоннель потоки свежего воздуха. Через ряд других отверстий вентиляторы вытягивают „отработанный" воздух.

Выехав из тоннеля, мы оказываемся в штате Нью-Джерси. Ливень, ветер и рано наступившая темнота заставляют нас остановиться на ночлег. Для этого достаточно на любом из бесчисленных придорожных двухэтажных домиков

найти надпись: „Rooms for turists“ — комнаты для туристов. Мы оставляем машину под дождем на траве и садимся обедать, предаваясь размышлениям о диалектике истории. Колоссальное развитие автомобильного транспорта возвращает Америку к временам „перекладных“ и дилижансов с ночевками в придорожных гостиницах и трактирах. Эпоха железных дорог в Америке уже кончается. Поезда идут на три четверти пустыми: один автомобиль приходится на пятерых американцев, — у каждой второй семьи есть своя машина. Путешествовать на автомобиле приятнее и гораздо дешевле, чем на поезде. В результате на поездах едет тот, кто очень спешит и не жалеет денег. На ряде железнодорожных линий при мне были отменены вагоны-рестораны, которые себя не окупают.

Рано утром мы едем дальше в чудную солнечную погоду и скоро в'езжаем в штат Пенсильвания. Здесь дороги особенно хороши — сплошной бетон на железной сетке настолько гладкий, что при скорости в 50 *км* в час можно спокойно писать. Посреди — белая или черная полоса, разграничивающая правое движение от левого. Разметка дороги великолепна — указаны все повороты и спуски.

При в'езде в зону, где расположена школа, указана предельная скорость — 23 *км* в час. То же при в'езде в селение. При выезде из селения надпись: „Здесь кончается зона ограниченной скорости. Спасибо. Приезжайте еще!“ Иногда система подписей у дороги, нанесенных американским автоклубом используется ловкими предпринимателями, выставляющими надпись: „Стой, смотри, ешь. Горячие собаки (излюбленный американцами бутерброд с сосиской): предельная цена 15 центов“. Совсем оригинальны и неожиданны надписи в роде следующей: „Через 250 футов — стой. Молись богу. В 11 ч. 30 м. в церкви такого то селения преподобный такой то прочтет проповедь на тему...“ (Такие надписи и не снятся нашему Автодору).

Дорога переходит с холма на холм и подымается все выше: мы переезжаем Аллеганские горы, покрытые лесом. Вскоре мы переезжаем Делавэрский водораздел, отделяющий бассейн Атлантического океана от бассейна Великих Озер, затем высшую точку Аллеган и идем вдоль реки Сусквеханна, вьющейся глубоко под нами среди покрытых зеленью островов.

Далее мы попадаем в нефтяной район северо-западной Пенсильвании. Все чаще попадаются нефтяные вышки и заводы для перегонки нефти, чувствуется характерный запах нефти, пропитывающий воздух, как в Балаханах. Шоссе гудронировано.



Главное управление заводов Форда в Детройте



Цыганский табор в Америке обычно имеет свой „автомобильный парк“

К вечеру пересекаем границу штата Огайо. Характер дороги меняется: красный клинкер, иногда сменяется бетоном. Странное впечатление производят многочисленные белые кресты, торчащие вдоль дороги. Иногда они встречаются группами по 5 — 6 вместе — это памятники жертвам автомобильных катастроф. Неизвестно почему их здесь больше, чем в других местах: дороги немногим хуже, чем в Пенсильвании. Говорят, что раньше они были значительно хуже, и это памятники плохой дороги. Предела скорости здесь нет и встречные машины проносятся мимо с бешеной быстротой, почти непрерывной вереницей.

После ночевки в Женеве, пускаемся в путь и вскоре прибываем в Кливленд, — пятый город Соединенных Штатов по количеству жителей (свыше миллиона).

Дальше — опять интересная встреча: на полянке у дороги расположился пестрый табор цыган. Вид такой же, как и у московских цыган: женщины в широких развевающихся юбках, чернобородые мужчины в сапогах, яркие палатки, но тут же... стоит их „автомобильный парк“: несколько легковых машин и грузовичков, на которых цыгане кочуют.

От Толедо сворачиваем на север и вскоре попадаем в штат Мичиган. Здесь мы сходим на дорогу несколько худшую, а иногда на дороги отдельных „графств“ (уездов), еще менее совершенные. Плохих дорог нет: самая худшая сравнима со средним европейским шоссе. Единственные неприятные места это „детуры“, по которым приходится об'езжать ремонтирующиеся участки шоссе. К вечеру мы в городке Анн Арбор, где ночуем, а в последний день я еду в Детройт осматривать заводы Форда, о которых у нас уже писали.

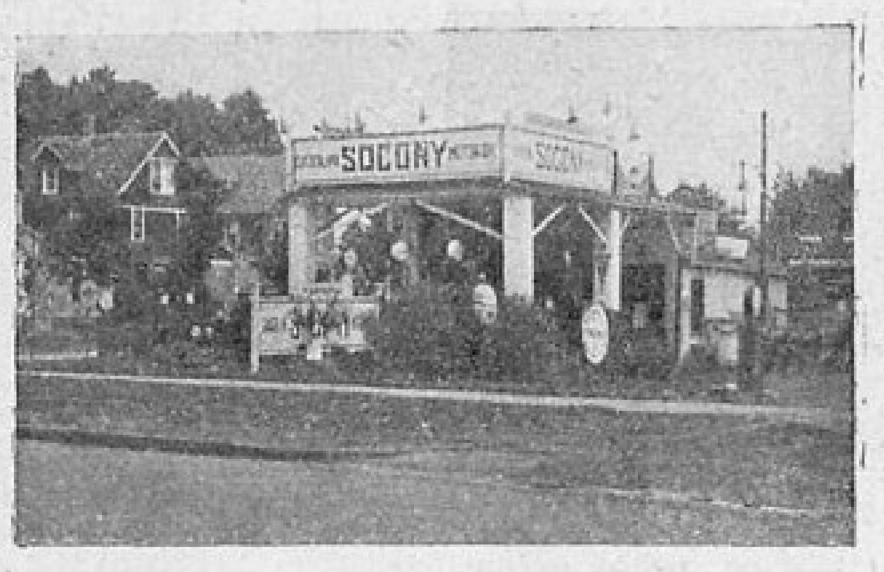
Мне хочется еще указать на дешевизну автомобильного транспорта по сравнению с железнодорожным. Бензин и масло обошлись нам меньше 15 долларов. Такое же путешествие (втроем и ребенок) на поезде стоило бы 120 долл., т. е. в 8 раз дороже. Неудивительно, что автомобильное и автобусное движение все больше вытесняет в Америке железнодорожный транспорт.

Итоги путешествия: за три с небольшим дня, не спеша, сделано 1300 *км* по 384—432 *км* в день без всякого утомления, без единой поломки, прокола или вынужденной остановки. Вообще наш „Шевроле“ с самого „рождения“, пройдя за полтора года свыше 12 тыс. *км* не имел поломок, ремонта или смены шин, за исключением одной аварии, вызванной неумелостью шофера.

Это и неудивительно при идеальном состоянии американских дорог и прекрасном обслу-

живании на бесчисленных бензиновых станциях. Эти станции расположены густой сетью вдоль всех дорог, снабжены бензином различных марок, вплоть до антидетонаторного бензина с тетраэтилатом свинца, стоющего вместо обычных 17 центов за галлон (около 4 *л*) — 23 цента. Тут же наливается масло, набиваются штауферы, вода и воздух в шины (из баллонов с сжатым воздухом) — бесплатно. Тут же можно помыться, отдохнуть, а иногда и переночевать. Станции побольше — роскошно отделаны снаружи, в штате Цискожин они имеют вид китайских храмов. Ночью все они ярко освещены. Тут же — телефон, по которому можно вызвать, в случае поломки, из ближайшего городка автомобильную „скорую помощь“ — полугрузовичек, с под'емным краном, подымающим пострадавшую машину.

Великолепная и дешевая система страховки избавляет владельца машины от расходов по ремонту и компенсации лиц пострадавших при несчастных случаях и авариях.



Дорожная бензиновая станция в Америке

А. Рабинович

ДОРОГИ и АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

Американцам не везет — об этом можно заключить из трагической гибели Рэй Кича, экс-чемпиона и опасного конкурента Сигрейва (вспомним еще гибель Ли Байбля, пытавшегося побить рекорд Сигрейва). Рэй Кич скончался от тяжелых увечий, полученных на гонках в Альтуне (САСШ), вследствие „самой тяжелой катастрофы в автомобильной истории“, как пишет западная и американская пресса. Пытаясь избежать столкновения с перевернувшимся впереди него на треке гонщиком, Кич был расплющен пятью машинами, мчавшимися за ним.

„Парад транспорта“ — говорят американцы о выставке военного транспорта, состоявшейся в Холаберде (САСШ). На выставке исключительно полно представлено развитие американского военного транспорта: от индейской „волокуши“ до современных многоколесных авто-дредноутов.

Автомобильная ассоциация Англии в настоящее время насчитывает 400 тыс. членов. Еженедельный приток новых членов — около 2 тыс. человек. Интересно было бы сопоставить эти цифры с нашими, автодоровскими...

Еще о Фордев Англии. Оборудование для тракторных заводов, открываемых Фордом в Корке (Ирландия) уже находится в пути и транспортируется в Корк собственным флотом Форда. Первый пароход пришел в Ирландию в конце прошлого года. В 1929 г. завод должен выпустить 50 тыс. тракторов. Известная модель „Фордзон“, которая ставится на производство, будет несколько изменена для ее дальнейшего совершенствования.

Крупнейший автомобильный делец и конструктор, директор фирмы Сэнбим-Луи Коатпелен, приступает к конструированию нового чуда автомобильной техники, которое предназначается для покрытия рекорда „Золотой Стрелы“ Сигрейва. Гонщиком намечен Кэй Дон — один из лучших английских водителей.

Подобные же приготовления ведет фирма „Паккард“. Новый английский монстр сможет, по предположениям, развить скорость до 450 *км* в час!

„Братская могила“ автомобилей. *В Чикаго при помощи под'емного крана была собрана целая куча поврежденных автомобилей. Затем все эти машины были... уничтожены бомбами с самолетов, так как разборка их стоила бы слишком дорого*

Назад к булыжнику! Таков смысл петиции, поданной группой влиятельных бомбейских (Индия) граждан в городской муниципалитет. „Асфальтированные и макадамовые дороги“, гласит этот документ, „не следует больше прокладывать в нашем городе, в виду их способности выделять тепло и вредить здоровью жителей“.

Всякий благоустроенный город стремится в первую очередь заменить существующие несовершенные дороги асфальтовыми, являющимися наиболее пригодными в санитарно-гигиеническом отношении (их легче очищать, на них скопляется значительно меньше пыли и т. д.). Очевидно, единственным извинением для бомбейских нобилей, думающих обратное, может служить „жара“, излучаемая асфальтом“.

Автомобили с приводом на передние колеса впервые выпущены серийным производством в Америке. Машина изготовляется фирмой „Аубурн“, модель носит название „Кордт“. Автомобиль снабжен 8-цилиндровым мотором с емкостью цилиндров по 5 *л*.

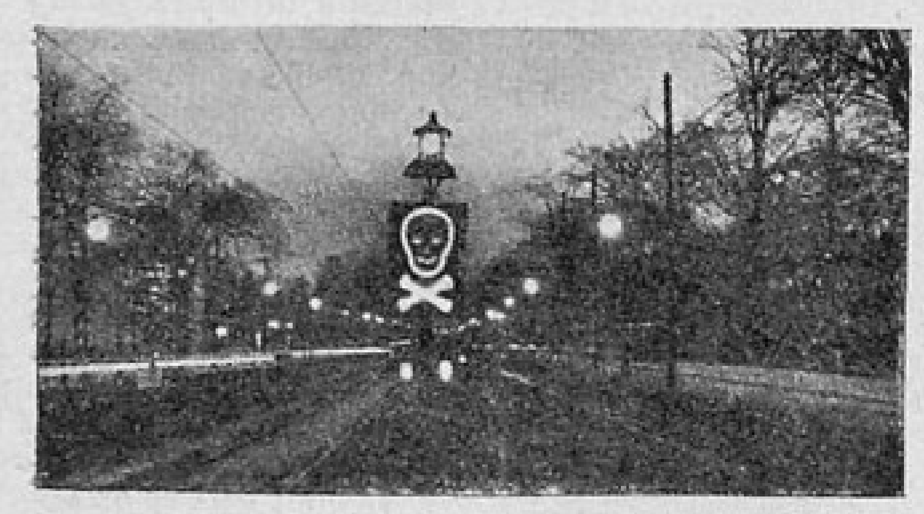
Новый вид состязания на ловкость в управлении авто появился за границей. Водителю машины завязывают глаза и он должен, руководствуясь командой своего спутника, не задевая, об'езжать все мелкие препятствия, встречающиеся на пути.

Чешская фирма „Колбен Данек“ строит в Польше возле Кракова крупный автомобильный завод. Акционерный капитал равен 2 млн. злотых.

Число несчастных случаев в Америке, несмотря на значительную плотность автодвижения, не превышает 110 на 100 тыс. автомобилей; между тем в Германии на то же число автомобилей приходится 1000—1100 катастроф. Это свидетельствует о высоко поставленной в Америке работе службы движения.

Для улучшения и развития сети автомобильных шоссе испанское правительство ассигновало 400 млн. руб.

Грандиозная автомобильная дорога между Брюсселем и Остендэ строится в Бельгии. Ширина ее равна 8 *м*.



ДЕЙСТВУЮЩЕЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Испытательный институт дорожной сигнализации в Детройте установил на перекрестках улиц далеко видимый своеобразный предупредительный сигнал. Практика подтвердила большую пригодность этого сигнала.



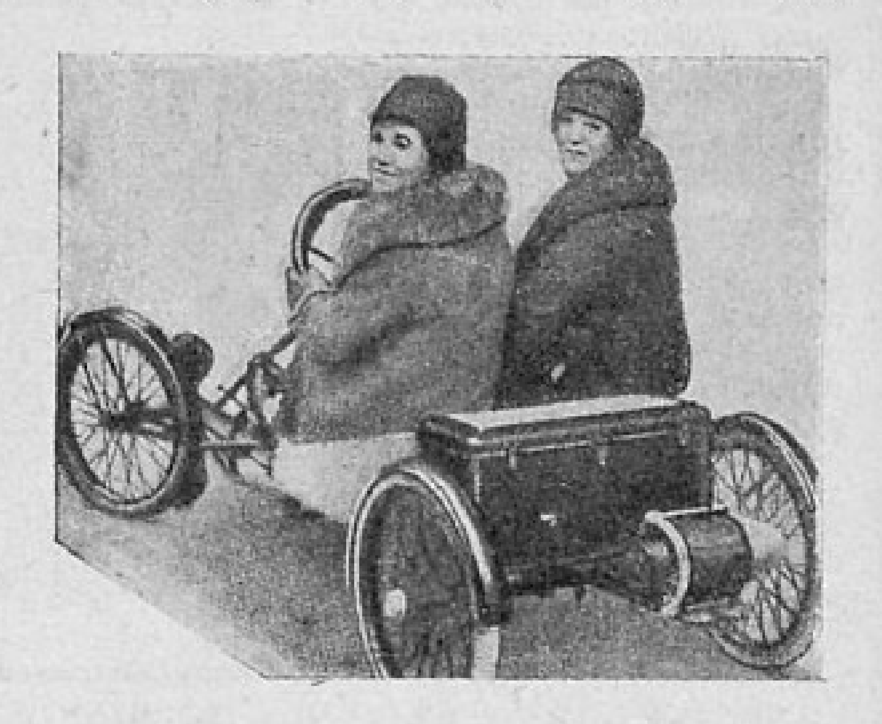
ОЧЕРЕДНОЙ ЭКСПОНАТ...

Галлерея необыкновенных машин не для обычных смертных увеличилась еще одним экземпляром. На снимке—шестиколесный „Моррис", выполненный по заказу индусского князька — правителя Бопала. Автомобиль будет использован в охотничьих экспедициях. Надо полагать, что высокое расположение кузова даст владельцу возможность лучше обозревать девственные джунгли и подвластных ему тигров и других зверей.



ЕЩЕ ОДНО ТРЮКАЧЕСТВО

Американский чемпион по „летающим" моторным лодкам Малькольм Пооп совершает один из труднейших трюков: прыжок сквозь столб пламени со скоростью 66 с лишним *км* в час.



МАЛЕНЬКИЙ ЭЛЕКТРО-АВТОМОБИЛЬ

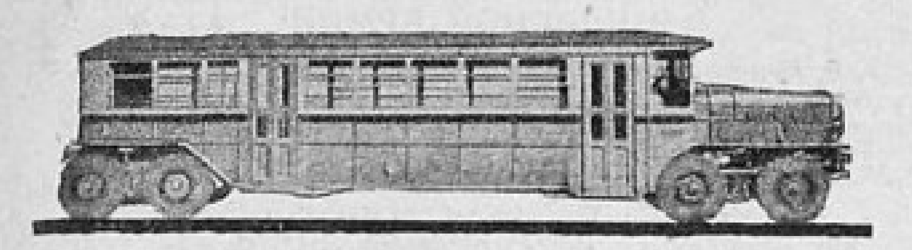
Изображенный на снимке маленький автомобиль весит вместе с аккумуляторами 88 *кг* и на нем могут ездить два человека. С двумя аккумуляторами по 6 вольт каждый можно достигнуть скорости в 20—25 *км* в час. В случае надобности, ящик, в котором помещается аккумулятор, можно приспособить для сиденья третьего лица.



ГАРАЖ-БАШНЯ

Наши читатели уже знают, что современные гаражи на Западе и в Америке из-за дороговизны площади земли имеют стремление тянуться вверх.

На снимке — оригинальный гараж-башня, выстроенный в Сандаски (штат Огайо). Машины поднимаются и опускаются на бесконечной цепи действующей от электромоторов.

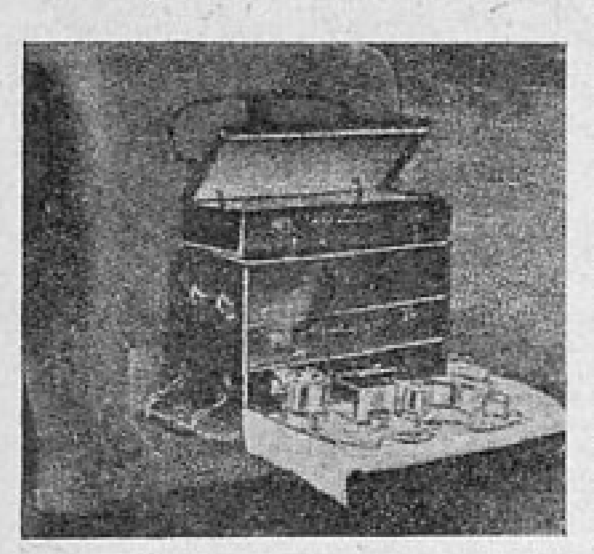


АЛЮМИНИЕВЫЙ АВТОБУС

В АМЕРИКЕ построен из алюминия восьмиколесный автобус, изображенный на снимке. Он снабжен мотором в 125 лош. сил.

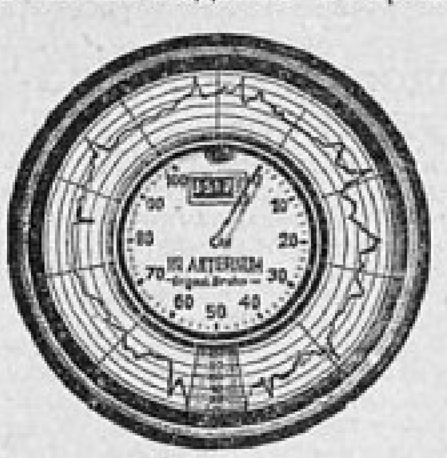
ДЛЯ БОЛЬШЕГО КОМФОРТА...

ИЗОБРЕТАТЕЛЬНЫЕ туристы за границей не ограничиваются такими нововведениями, как прицепные вагонетки на пневматиках, а стремятся и в мелочах достичь наибольшего комфорта. Снимок изображает багажник, часть которого приспособлена под выдвижной закусочный столик для стоянок.



„ТАХОМЕТР"

ОЧЕНЬ часто требуется определить скорость движения автомобиля. До сих пор не было такого аппарата, который давал бы возможность точно это фиксировать и записывать. И лишь недавно в Германии изобретен прибор, записывающий автоматически скорость автомобиля на последних 10 *км*.



Аппарат сконструирован так, что исключается всякая возможность внешнего влияния на него. Регистрация скорости происходит на цветной полосе, расположенной вокруг самого прибора.

Этот аппарат, состоящий из таксометра, счетчика километров и самопишущего механизма, пристраивается где-нибудь на видном месте автомобиля. Аппарат приводится в действие автоматически карданным валом при помощи передаточного гибкого валика. Соответственно отклонению стрелки „тахометра", т.-е. пропорционально скорости в данный момент, движется пишущий шрифт и фиксирует картину скорости; кривая получается темной на светлом фоне.

Этот прибор удобен особенно в случае несчастий. Аппарат всегда запломбирован, после несчастного случая пломба срывается и вынимается диаграмма последних 10 *км*.

УПРУГИЙ БАРЬЕР

В ПОСЛЕДНЕЕ время участились несчастные случаи от столкновения поездов с автомобилями, вследствие плохого освещения или из-за скрытого железнодорожным закруглением барьера. Поэтому американцы приступили к конструированию такого железнодорожного барьера, который благодаря уравнительному действию задерживает разогнавшийся автомобиль.

Хорда (тетива) этого барьера состоит из двух неплотно натянутых стальных канатов, укрепленных при помощи блоков на настоящей дуге из очень эластичной стали. Благодаря яркой окраске стальные канаты заметны издалека. Если автомобиль все же налетит на них, они действуют на машину как тормоз. Первый же толчок действует на колеса, а если канаты соскальзывают с них, они с уменьшенной силой переходят на радиатор.

Испытания показали, что двухтонный автомобиль, налетающий на такой барьер со скоростью в 50 *км*, уже на расстоянии одного метра останавливается без серьезных повреждений.



ГЛАЗОМ РАБКОРА-АВТОДОРОВЦА

РАБОЧИЕ—ЭНТУЗИАСТЫ АВТОСТРОЕНИЯ

Готовятся к сборке автомашин. На заводе „Гудок Октября" идет энергичная подготовка к сборке автомашин. К 1 ноября этого года будут готовы два корпуса. Вопрос об автозаводе обсуждается на всех рабочих собраниях.

Всюду рабочие единодушно заявляют: „Мы обещаем строительству автозавода полную поддержку и содействие, удешевим продукцию, дадим лучшее качество работы".

В. Б.

АКТИВНОСТЬ АВТОДОРОВЦЕВ ПРЕОДОЛЕВАЕТ ТРУДНОСТИ

Построили глиссер. Еще в прошлом году ячейка Автодора при Ярославских транспортных мастерских решила построить глиссер. Новое и интересное начинание привлекло многих, но когда приступили к делу, группа строителей стала постепенно уменьшаться. Только четверо молодых рабочих с необычайным упорством отдавали весь свой досуг и денежные крохи на постройку глиссера.

Достали главное — мотор и пропеллер, а остальные детали без посторонней технической и материальной помощи сконструировали сами. 12 июля глиссер пошел в пробег — Ярославль — Нижний-Новгород — Казань. Развивая 50 *км* в час, глиссер несся по волжским водам к Костроме. Сотни крестьян прибрежных деревень, заслышав гул пропеллера, стекались к берегу.

Глиссер трехреданный, рассчитан на 8 человек, снабжен 125-сильным мотором Холл-Скотт окованный латунью пропеллер делает 1.300 оборотов в минуту.

Без единой вынужденной остановки, глиссер прошел 420 *км* в 9 рабочих часов. Конструкторская мысль четырех молодых энтузиастов одержала победу.

Б-ев

Воскресили поломанную машину. Недавно по новгородским улицам в пробном пробеге прошел первый автомобиль, отремонтированный автодоровским коллективом при комсомольском клубе „Молодая Гвардия". Раньше автомобиль принадлежал новгородскому индустриальному техникуму и находился в негодном состоянии. Когда машина была передана коллективу Автодора, автодоровцы без всякой посторонней помощи воскресили поломанный автомобиль.

В. Щ-лев

НА БОРЬБУ С ВЕКОВЫМ БЕЗДОРОЖЬЕМ

Некому заняться дорогами. В Александровске и во всем Александровском районе на Амуре царит невозможное бездорожье. Правда, в городе были выкопаны канавы вдоль главной улицы и сделаны тротуары (на которых ноги поломаешь), на главной дороге за городом был устроен единственный свайный мост, но это не решает всей дорожной проблемы — грязь как была, так и осталась.

Ни одно учреждение не хочет заняться всерьез разрешением этого вопроса. Казалось бы, что за приведение в порядок наших дорог должен был, прежде всего, взяться Автодор, но у нас в районе нет ни одной ячейки.

С. К.

Красноармейский воскресник. Части Киевского лагерного сбора постановили: „Два дня отработать по ремонту дорог и постройке мостов в районе лагерей". Ни один красноармеец не оказался дезертиром. В первый же день, совместно с крестьянами ближайших деревень, было отремонтировано несколько километров грунтовой дороги, исправлена дамба и построен мост. Больше тысячи крестьян и до 200 подвод пришли на помощь красноармейцам. Некоторые крестьяне, направлявшиеся в церковь, были так заинтересованы работой, что возвратились в хутор, сняли праздничную одежду и с лопатами пришли на постройку дороги. Церковь в этот воскресный день проиграла. 90 новых членов насчитали воинские ячейки.

М. Волков

НА ФРОНТЕ УЧЕБЫ

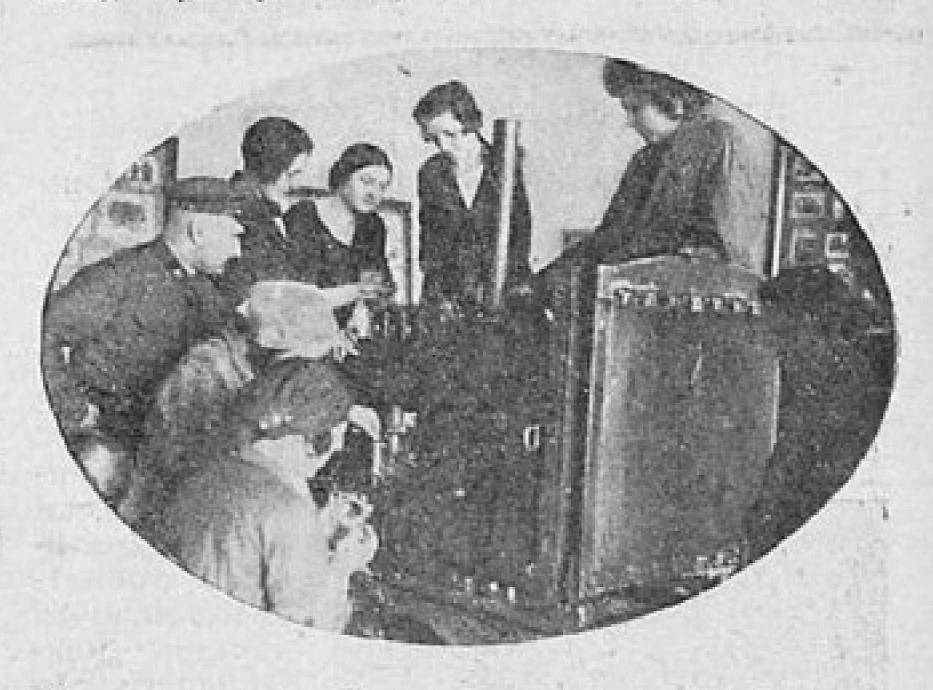
Жалкие перспективы. В 1929 г. Северо-Кавказская автошкола выпустила 200 шоферов. Еще зимой прошлого года между Зернотрестом и школой было заключено соглашение о посылке курсантов на работу в совхозы. Но что же получилось? Школы выпускают уже квалифицированных автоработников, готовых взять под свою ответственность любую автомашину, а Зернотрест в это время присылает телеграмму такого содержания: „Шоферы не нужны. Наркомтруд предложил нам набирать шоферов только через биржи труда".

Выпущенные 200 шоферов вынуждены были пойти на биржу, при чем очень немногие из них попали на работу.

А. Коломиец

В КРАСНОЙ АРМИИ

Вот, что значит хорошее руководство! Коллектив Автодора на N бронекурсах может послужить примером для многих других. Правда, в прошлом году из-за халатного отношения к делу председателя ячейки мы никак не могли наладить работу. На вопрос, можно ли вступить в члены



Жены курсантов бронекурсов изучают двигатель

Автодора, председатель отвечал: „Нельзя, так как вы уже состоите в Осоавиахиме и Мопре". И, конечно, никто в Автодор не вступал.

Скоро председателя переизбрали и с этого момента началась активная работа. Посыпались заявления о вступлении в коллектив. За один месяц было принято больше ста новых членов. Взялись за оборудование автокласса, приобрели две старые автомашины.

Ячейка ведет работу и с женами курсантов. Для женщин был организован кружок по изучению автодела. Занятия начались в январе, а уже к маю программа была пройдена.

В. Дядин

Путь нашего коллектива. Ячейка Автодора при N авиашколе первое время нуждалась в средствах. Для изыскания средств автодоровцы решили организовать воскресник. В воскреснике приняли участие около 300 человек. Выручка в 150 руб. помогла приступить к развертыванию работы.

Начали мы с проведения регулярных лекций и бесед в ленинских уголках. Выписали журнал „За Рулем". Работой Автодора начали интересоваться все курсанты и начальствующий состав.

Вскоре были созданы 4 автодоровских кружка: из них 2 шоферских, 1 тракторный и 1 специально для одногодичников.

Вливающееся осенью пополнение из призывников 1907 г. даст не мало новых членов Автодора. Надо надеяться, что они будут работать еще более активно, чем их предшественники.

Г.

НА ДАЛЕКОМ АЛТАЕ

От „дубинушки" к автомобилю. Эй, дубинушка, ухнем! Еще раз!..— так с песнями рубцовские мужики помогают приехавшему крестьянину вытащить из грязи свой воз.

Это было несколько лет тому назад. Социалистическое строительство докатилось и до Рубцовска, раскинувшегося в ста километрах от Алтайских гор. Рубцовск окружной город. Округ ежегодно дает около 250 тыс. *т* лучшей пшеницы. Для того, чтобы двинуть ее из глубинных пунктов, нужны хорошие дороги, нужны автомобили.

Началось с небольшого. В 30 *км* от Рубцовска находится курорт „Лебяжье". Курортникам нет смысла ездить на крестьянских клячах и их предложение об открытии автодвижения прошло в жизнь и с успехом привилось. После этого Потребсоюз, Госсельсклад, пожарное депо и др. также приобрели несколько автомобилей.

В прошлом году, в связи с организацией крупного зернового совхоза, подняли вопрос о постройке в Рубцовске автогаража, о снабжении его грузовыми машинами для перевозки пшеницы. Краевые организации откликнулись на это предложение.

Во всей этой работе большую роль сыграла местная организация Автодора.

Спиридонов

ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

ТИРАЖА ВЫИГРЫШЕЙ ПЕРВОЙ ЛОТЕРЕИ ОБЩЕСТВА АВТОДОР

Тираж первой лотереи общества Автодор производился 1 и 2 августа 1929 г. в г. Москве тиражной комиссией в составе представителей: президиума Совета общества Автодор, лотерейного комитета, ЦК местного транспорта, НКФ РСФСР, НКПС—Цудортранс, ЦК ВЛКСМ, Украводора, Московского отделения Автодора, Ленинградского областного отделения Автодора, Нижне-Волжского краевого отделения Автодора, Красной армии, РКИ и представителей московских фабрик и заводов.

Всего разыграно 3.391 выигрыш на сумму 205.500 руб.

Настоящая таблица составлена по карточным записям номеров билетов и серий, начиная с низших.

Каждый из нижеследующих 13 номеров выиграл годовую подписку на журнал „За Рулем" или „Мотор".

№№ билетов					№№ серий					
00.092	10	40	70	100	130	160	190	220	250	280
00.144	29	59	89	119	149	179	209	239	269	299
00.564	24	54	84	114	144	174	204	234	264	294
01.032	10	40	70	100	130	160	190	220	250	280
01.161					1—300					
01.560	10	40	70	100	130	160	190	220	250	280
01.861	11	41	71	101	131	161	191	221	251	281
02.940	5	35	65	95	125	155	185	215	245	275
03.356	25	55	85	115	145	175	205	235	265	295
03.756	18	48	78	108	138	168	198	228	258	288
07.672					1—300					
07.724	4	34	64	94	124	154	184	214	244	274
08.876					1—300					

Каждый из нижеследующих 13 номеров выиграл набор литературы по автодорожному делу:

№№ билетов					№№ серий					
00.222					1—300					
01.269	19	49	79	109	139	169	199	229	259	289
01.564					1—300					
01.873					1—300					
01.959	2	32	62	92	122	152	182	212	242	272
02.936	28	58	88	118	148	178	208	238	268	298
03.824	30	60	90	120	150	180	210	240	270	300
04.731	18	48	78	108	138	168	198	228	258	288
05.394	23	53	83	113	143	173	203	233	263	293
06.452	27	57	87	117	147	177	207	237	267	297
06.525	7	37	67	97	127	157	187	217	247	277
07.818	13	43	73	103	133	163	193	223	253	283
08.978	13	43	73	103	133	163	193	223	253	283

Каждый из нижеследующих 21 номеров выиграл радиоприемник:

№№ билетов					№№ серий					
00.396	11	41	71	101	131	161	191	221	251	281
00.590	6	36	66	96	126	156	186	216	246	276
01.098	16	46	76	106	136	166	196	226	256	286
01.255	5	35	65	95	125	155	185	215	245	275
01.849	11	41	71	101	131	161	191	221	251	281
02.008	13	43	73	103	133	163	193	223	253	283
02.635	14	44	74	104	134	164	194	224	254	284
02.798	2	32	62	92	122	152	182	212	242	272
02.818	19	49	79	109	139	169	199	229	259	289
03.016	5	35	65	95	125	155	185	215	245	275
04.087	18	48	78	108	138	168	198	228	258	288
04.233	21	51	81	111	141	171	201	231	261	291
05.691	18	48	78	108	138	168	198	228	258	288
06.097	5	35	65	95	125	155	185	215	245	275
06.910	6	36	66	96	126	156	186	216	246	276
07.476	30	60	90	120	150	180	210	240	270	300
08.055	27	57	87	117	147	177	207	237	267	297
08.987	26	56	86	116	146	176	206	236	266	296
09.072	29	59	89	119	149	179	209	239	269	299
09.306					1—300					
09.356	28	58	88	118	148	178	208	238	268	298

Каждый из нижеследующих 10 номеров выиграл автомобильное путешествие Москва — Тула и обратно стоимостью в 30 рублей:

№№ бил.	№№ сер.	№№ бил.	№№ сер.	№№ бил.	№№ сер.	№№ бил.	№№ сер.
00.465	064	03.721	230	04.367	164	07.870	055
00.523	032	03.889	144	07 185	210	08.163	211
00.523	095			07.642	254		

Каждый из нижеследующих 10 номеров выиграл автомобильное путешествие Москва — Нижний-Новгород и обратно стоимостью в 60 рублей:

№№ бил.	№№ сер.	№№ бил.	№№ сер.	№№ бил.	№№ сер.	№№ бил.	№№ сер.
00.511	242	04.433	101	05.327	141	06.760	137
02.720	274	05.025	154	05.351	182	08.869	253
03.087	264			06.456	242		

Каждый из нижеследующих 10 номеров выиграл автомобильное путешествие Москва — Тверь — Ленинград и обратно стоимостью в 60 рублей:

№№ бил.	№№ сер.	№№ бил.	№№ сер.	№№ бил.	№№ сер.	№№ бил.	№№ сер.
02.733	055	03.853	660	05.682	206	08.702	224
03.030	279	04.416	681	06.847	156	09.938	192
03.665	201			08.296	064		

Каждый из нижеследующих 20 номеров выиграл подвесные моторы к лодкам стоимостью в 100 рублей:

№№ билетов	№№ серий									
01.120	6	36	66	96	126	156	186	216	246	276
01.356	8	38	68	98	128	158	188	218	248	278
01.452	27	57	87	117	147	177	207	237	267	297
01.932	25	55	85	115	145	175	205	235	265	295
02.413	1	31	61	91	121	151	181	211	241	271
03.489	8	38	68	98	128	158	188	218	248	278
03.574	4	34	64	94	124	154	184	214	244	274
04.851	28	58	88	118	148	178	208	238	268	298
04.912	16	46	76	106	136	166	196	226	256	286
05.643	21	51	81	111	141	171	201	231	261	291
06.022	2	32	62	92	122	152	182	212	242	272
06.147	13	43	73	103	133	163	193	223	253	283
06.601	16	46	76	106	136	166	196	226	256	286
07.063	23	53	83	113	143	173	203	233	263	293
08.374	15	45	75	105	135	165	195	225	255	285
08.432	6	36	66	96	126	156	186	216	246	276
08.752	14	44	74	104	134	164	194	224	254	284
09.060	10	40	70	100	130	160	190	220	250	280
09.369	17	47	77	107	137	167	197	227	257	287
09.790	6	36	66	96	126	156	186	216	246	276

Каждый из нижеследующих 5 номеров выиграл автомобильное путешествие Москва — Харьков — Крым стоимостью в 150 рублей:

№№ билетов	№№ серий	№№ билетов	№№ серий	№№ билетов	№№ серий
02.282	049	04.479	181	07.393	267
02.560	226	06.396	290		

Каждый из нижеследующих 5 номеров выиграл автомобильное путешествие Крым — Харьков — Москва стоимостью в 150 рублей:

№№ билетов	№№ серий	№№ билетов	№№ серий	№№ билетов	№№ серий
00.555	238	05.573	040	07.822	006
03.688	300	06.607	131		

Каждый из нижеследующих 50 номеров выиграл мужской велосипед в 175 руб.

№№ билетов	№№ серий									
00.080	27	57	87	117	147	177	207	237	267	297
00.119	8	38	68	98	128	158	188	218	248	278
00 192	23	53	83	113	143	173	203	233	263	293
00.229	25	55	85	115	145	175	205	235	265	295
00.490	7	37	67	97	127	157	187	217	247	277
00.770	21	51	81	111	141	171	201	231	261	291
00.844	17	47	77	107	137	167	197	227	257	287
01.090	22	52	82	112	142	172	202	232	262	292
01.196	14	44	74	104	134	164	194	224	254	284
01.342	23	53	83	113	143	173	203	233	263	293
01.692	10	40	70	100	130	160	190	220	250	280
02.055	9	39	69	99	129	159	189	219	249	279
02.055	16	46	76	106	136	166	196	226	256	286

№№ билетов	№№ серий									
02.079	15	45	75	105	135	165	195	225	255	285
02.164	24	54	84	114	144	174	204	234	264	294
02.663	24	54	84	114	144	174	204	234	264	294
02.852	19	49	79	109	139	169	199	229	259	289
03.135	8	38	68	98	128	158	188	218	248	278
03.167	10	40	70	100	130	160	190	220	250	280
03.168	2	32	62	92	122	152	182	212	242	272
03.199	25	55	85	115	145	175	205	235	265	295
03.343	16	46	76	106	136	166	196	226	256	286
03 392	14	44	74	104	134	164	194	224	254	284
03.474	2	32	62	92	122	152	182	212	242	272
03.631	9	39	69	99	129	159	189	219	249	279
03.889	29	59	89	119	149	179	209	239	269	299
03.968	9	39	69	99	129	159	189	219	249	279
04.296	18	48	78	108	138	168	198	228	258	288
04.339	26	56	86	116	146	176	206	236	266	296
04.501	28	58	88	118	148	178	208	238	268	298
04.756	29	59	89	119	149	179	209	239	269	299
04.766	30	60	90	120	150	180	210	240	270	300
05.086	1	31	61	91	121	151	181	211	241	271
05.483	30	60	90	120	150	180	210	240	270	300
05.934	2	32	62	92	122	152	182	212	242	272
06.525	15	45	75	105	135	165	195	225	255	285
06.772	7	37	67	97	127	157	187	217	247	277
07.177	4	34	64	94	124	154	184	214	244	274
07.217	6	36	66	96	126	156	186	216	246	276
07.494	5	35	65	95	125	155	185	215	245	275
07.572	16	46	76	106	136	166	196	226	256	286
07.573	1	31	61	91	121	151	181	211	241	271
07.929	16	46	76	106	136	166	196	226	256	286
07.965	20	50	80	110	140	170	200	230	260	290
08.429	10	40	70	100	130	160	190	220	250	280
08.514	29	59	89	119	149	179	209	239	269	299
08.579	21	51	81	111	141	171	201	231	261	291
08.684	11	41	71	101	131	161	191	221	251	281
09.276	18	48	78	108	138	168	198	228	258	288
09.908	17	47	77	107	137	167	197	227	257	287

Каждый из нижеследующих 10 номеров выиграл дамский велосипед в 175 руб.:

№№ билетов	№№ серий									
00.767	3	33	63	93	123	153	183	213	243	273
02.927	17	47	77	107	137	167	197	227	257	287
04.061	3	33	63	93	123	153	183	213	243	273
04.663	13	43	73	103	133	163	193	223	253	283
04.717	30	60	90	120	150	180	210	240	270	300
05.251	3	33	63	93	123	153	183	213	243	273
06.126	13	43	73	103	133	163	193	223	253	283
06.189	21	51	81	111	141	171	201	231	261	291
06.401	2	32	62	92	122	152	182	212	242	272
06.711	9	39	69	99	129	159	189	219	249	279

Каждый из нижеследующих 5 номеров выиграл автомобильное путешествие Москва — Тифлис стоимостью в 250 рублей:

№№ билетов	№№ серий	№№ билетов	№№ серий	№№ билетов	№№ серий
00.443	272	02.576	224	09.976	284
01.369	298	05.881	172		

Каждый из нижеследующих 5 номеров выиграл автомобильное путешествие Тифлис — Москва стоимостью в 250 рублей:

№№ билетов	№№ серий	№№ билетов	№№ серий	№№ билетов	№№ серий
01.445	229	05.331	034	09.037	018
02.729	285	07.245	094		

Каждый из нижеследующих 20 номеров выиграл заграничный мотоцикл в 800 руб.:

№№ бил.	№№ сер.	№№ бил.	№№ сер.	№№ бил.	№№ сер.	№№ бил.	№№ сер.
00.277	104	01.665	229	04.672	164	06.477	285
00.628	065	02.187	153	05.089	255	06.832	285
00.999	265	03.094	224	05.450	208	07.798	079
01.007	005	03.743	011	05.896	188	08.388	102
01.628	026	04.497	147	06.181	159	09.734	069

Каждый из нижеследующих 20 номеров выиграл легковой заграничный автомобиль или трактор стоимостью в 1.500 рублей:

№№ бил.	№№ сер.	№№ бил.	№№ сер.	№№ бил.	№№ сер.	№№ бил.	№№ сер.
00.578	002	03.049	101	05.014	299	06.590	200
01.082	147	03.879	146	05.227	242	07.939	010
02.385	186	03.899	056	05.279	229	08.070	221
02.461	044	04.441	210	05.366	117	08.176	161
02.990	114	04.555	023	05.972	182	08.345	031

Нижеследующий номер выиграл легковой автомобиль с содержанием его горючим и смазочным в течение двух лет или трактор (по желанию выигравшего) в 10.000 руб.

№ билета — 01.164 № серии — 298

Примечание. При проверке лотерейных билетов по таблице следует отбрасывать нули, стоящие с левой стороны в номерах, обозначенных как на лотерейных билетах, так и в таблице. Самый номер начинается (слева) от одной из цифр от 1 до 9 включительно.

ПОРЯДОК ПОЛУЧЕНИЯ ВЫИГРЫШЕЙ

1. Все вещевые выигрыши и денежные суммы высылаются и выплачиваются непосредственно лотерейным комитетом Автодора.

2. Выигрыши: годовая подписка на журнал „За Рулем" или журнал „Мотор", набор литературы по автодорожному делу и радиоприемник — денежной замене не подлежат.

3. Для получения вещевого выигрыша или стоимости его, если таковой заменяется деньгами, необходимо билет, на который пал выигрыш, направить ценным письмом непосредственно лотерейному комитету Автодора по адресу: Москва, Пушечная ул., д. 17, лотерейному комитету, с указанием о желании получить выигрыш или его стоимость в сумме, обозначенной в списке.

При пересылке лотерейного билета необходимо указывать свой точный адрес.

4. Лотерейный комитет в 15-дневный срок со дня опубликования официальной таблицы выигрышей высылает выигрыш или стоимость его деньгами. Расход по пересылке выигрышей от 100 руб. и выше относится за счет выигравшего; при замене же деньгами денежная сумма высылается немедленно за счет Автодора.

5. Никакие заявления об утере лотерейных билетов лотерейный комитет не принимает. Выигрыши выдаются или оплачиваются пред'явившим выигрышный билет. Лотерейные билеты, на которых окажутся испорченными или переправленными номера серий и билетов, считаются недействительными, и никаких заявлений о выдаче выигрышей по таким билетам лотерейный комитет не принимает.

Председатель тиражной комиссии—председатель Госплана РСФСР **Р. Я. Левин**; заместитель председателя — заместитель председателя Совета общества Автодор и председатель лотерейного комитета **В. Ф. Дмитриев**; генеральный секретарь Совета общества Автодор — зам. председателя лотерейного комитета **Д. М. Соловей**; член президиума Совета общества Автодор и начальник Главдортранса РСФСР **Ф. Я. Лавров**; пом. управляющего делами Совнаркома СССР и член лотерейного комитета **Д. П. Феоктистов**; представитель НКФ РСФСР **М. К. Цейтлин**.

Члены тиражной комиссии: от ЦК союза местного транспорта **В. Л. Лапин**; от НКПС Цудортранса **П. В. Калашников**; от ЦК ВЛКСМ **А. Я. Блюм**; от Украинского общества Автодор **А. Н. Саламатов**; от Ленинградского отделение Автодор **З. А. Эткина**; от Московского отделения Автодор **З. И. Леонов**; от Нижне-Волжского отделения Автодор **Поздняков**; от Красной армии **Швейферт**. От рабочих организаций: от механического завода им. Дзержинского **Касперович**; от завода „Каучук" **Б. С. Лебедев**; от завода „Серп и Молот" **А. Т. Рунов**; от завода „АМО" **В. Т. Нифонтов**; от фабрики „Буревестник" **В. П. Абалдуев**; от коллектива Автодор при з-де № 1 им Авиахима **А. М. Миллерштейн**; от крестьян-выдвиженцев **П. И. Бусарев**. Представитель РКИ **Г. Ф. Перов**. Секретарь тиражной комиссии **С. И. Астамбовский**.

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Коломна

На воскреснике, организованном Автодором, участвовало 560 чел., 7 грузовиков и 4 лошади.

Работы заключались в ремонте мостовых, мостов и подготовительной работе к прокладке шоссейной дороги.

Свердловск

В июле вернулся из месячного агитпробега автомобиль Автодора, прошедший 1300 *км* по маршруту Свердловск — Челябинск — Троицк — Курган — Шадринск — Свердловск.

Население везде радушно встречало участников пробега. Например, в Башкирии целые деревни встречали и провожали автомобиль. В деревне Боровское (Курганский округ) около полутора тысяч крестьян вышло навстречу автомобилю и плотным кольцом окружило его. При установке кино-аппарата крестьяне кое-где смотрели вначале не на экран, а на аппарат. Большинство из них не видало кино.

Об Автодоре в деревне очень мало знают. Ячеек Автодора почти нигде нет. Но крестьяне проявляют большой интерес к строительству дорог и машинизации с.-хозяйства.

Автомобиль сделал всего 55 остановок. Было проведено 20 кино-сеансов и 40 бесед о дорожном строительстве и задачах Автодора. Беседами охвачено около 10 тыс. человек. Вновь организовано 6 ячеек Автодора, вовлечено 67 членов.

Сталинград

Купоросинский коллектив Автодора в числе 28 человек постановил отработать бесплатно один воскресник на тракте Сталинград—Бекетовка и вызывает на эту же работу Бекетовский коллектив.

Члены Автодора — мостовщики, работающие на тракте ст. Чир—станица Н.-Чирская постановили вступить в социалистическое соревнование за улучшение качества работы, отработать 3 дня бесплатно на дело дорожного строительства.

Отв. редактор *Н. ОСИНСКИЙ* Зав. редакцией *Н. БЕЛЯЕВ*

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК"

Главлит № А — 43.922. Стат.-форм. Б—5 176 × 250 мм. Отп. в 7 тип. „Мосполиграфа. Филипп., 13. З. Т. 1.605. Тираж 36.000.